COMPÉTENCES SÉCURITÉ DES CONDUCTEURS ET UTILISATEURS D'ENGINS AÉROPORTUAIRES

EXIGENCES COMMUNES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES

VERSION JAN13

Table des matières

Sujet - Document	Pages	Mise à jour
Table des matières	2-3	JAN13
Présentation générale	4-5	JAN13
Référentiel de connaissances pour la conduite et l'utilisation en sécurité des engins aéroportuaires	6-37	JAN13
I - Présentation du référentiel	7-12	JAN13
II – Catégorisation des engins aéroportuaires	13-15	JAN13
III – Connaissances pour la conduite et l'utilisation en sécurité des engins aéroportuaires	16-19	JAN13
IV – Fiche d'évaluation des connaissances théoriques	20	JAN13
V – Fiche d'évaluation des connaissances techniques	21	JAN13
VI – Fiches d'évaluation des connaissances pratiques	22-27	JAN13
VII – Règles de mise en œuvre	28-36	JAN13
VIII - Glossaire	37	JAN13
Organisation et administration du dispositif CSCE	38-53	
A – Règlement intérieur du comité CSCE	39-41	JAN13
B – Pilotage et administration du dispositif CSCE	42-45	JAN13
C – Liste des examinateurs référents	46-49	JAN13
D – Audits de conformité des entreprises	50-53	JAN13

© FNAM

Table des matières

Sujet - Document	Pages	Mise à jour
Pratiques recommandées	54-67	
Pré-requis pour l'accès à la formation conduite d'engins en sécurité	55-57	JAN13
Conditions de réalisation et de validation des tests théoriques, techniques et pratiques Délivrance et matérialisation des attestations de résultats	58-61	JAN13
Délivrance et matérialisation des autorisations de conduite	62-67	JAN13
Documents de référence et documents divers	68-74	
Circulaire du 5 août 2010 relative aux modalités de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes	69-74	JAN13
Rapports	75	
Rapports d'activité Comité CSCE		JAN13
Rapports de suivi résultats AT/CM		JAN13

© FNAM

Présentation générale

Le dispositif CSCE

Les exigences communes des entreprises du secteur aérien, relatives aux connaissances et aux compétences pratiques de sécurité exigées des personnes habilitées à conduire des engins aéroportuaires ont été établies par un groupe d'experts composé de ***responsables d'exploitation et de formateurs d'entreprise*** représentant toutes les composantes concernées du secteur : transporteurs aériens, prestataires de services d'assistance en aéroport, exploitants d'aérodromes, entreprises de formation, et de conseillers représentant la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés.

Elles ont été actualisées par un groupe de travail de la FNAM, à la lumière des dernières évolutions des principaux référentiels professionnels internationaux, afin de faciliter la diffusion des ***meilleures pratiques professionnelles*** au sein des entreprises opérant en France.

Elles visent à :

- améliorer la sécurité au travail des personnels intervenant sur et autour des aéronefs, dans les différents environnements professionnels rencontrés sur les aéroports ;
- améliorer la sécurité de l'exploitation au sol des aéronefs ;
- mettre l'accent à la fois, sur ***la prévention et la maîtrise des risques*** inhérents à l'activité propre des conducteurs et des utilisateurs d'engins aéroportuaires, et sur la prévention des accidents en situation de co-activité avec d'autres intervenants ;
- répondre aux ***attentes des compagnies aériennes*** donneurs d'ordres, en matière de sécurité des personnes et des aéronefs, dans les différents points de leurs réseaux où interviennent des prestataires d'assistance ou de services basés en France ;
- faciliter ***le dialogue*** et la contractualisation entre les employeurs et les donneurs d'ordres par l'utilisation des mêmes référentiels de connaissances et d'évaluation des compétences ;
- garantir ***la compatibilité*** des standards et des pratiques des entreprises basées en France avec les référentiels professionnels internationaux et avec les exigences de nos réglementations sociales et techniques nationales ;
- donner à chaque employeur, préalablement à la délivrance de toute autorisation de conduite d'engin à une personne placée sous son autorité, ***une information précise*** et fiable sur les connaissances et les compétences maîtrisées par la personne concernée;
- permettre ***une reconnaissance mutuelle***, entre employeurs basés en France, de compétences professionnelles acquises par les personnels ;
- assurer ***la compatibilité et la complémentarité*** des dispositifs de formation et de gestion existants des entreprises avec les connaissances et les compétences de sécurité exigées.

© FNAM

Des règles d'emploi à valeur normative, en nombre limité, ont été définies pour garantir une application homogène des exigences communes essentielles, dans les entreprises. La plus grande latitude a été laissée à celles-ci, sur l'adaptation des moyens de conformité lors de la mise en œuvre. L'ensemble, constitué par les connaissances de sécurité exigibles et par les règles normatives d'emploi, compose le « ***Référentiel des connaissances pour la conduite et l'utilisation en sécurité des engins aéroportuaires*** » ou référentiel CSCE.

Une ***instance de pilotage permanente***, le comité CSCE, a été instaurée au niveau de la profession, pour faciliter l'emploi du référentiel, coordonner sa mise en place dans les entreprises et maintenir sa conformité avec les meilleures pratiques professionnelles. Constitué de représentants des entreprises intervenant dans les différents environnements professionnels rencontrés sur les aéroports et d'experts, le comité est plus particulièrement chargé d'informer les entreprises et de les accompagner dans la mise en œuvre du référentiel, en mettant à leur disposition la documentation utile et en leur apportant le concours d'experts de la profession. A cette fin, un guide des pratiques recommandées, élaboré par des experts des entreprises, vient compléter le référentiel.

Le comité CSCE est également chargé d'évaluer les résultats obtenus et d'améliorer, en continu, l'efficacité du dispositif CSCE, dans son ensemble. Il mesure l'évolution de l'accidentologie des activités concernées, procède à des audits des entreprises, émet des recommandations et actualise, si nécessaire, le référentiel et la documentation associée. Il rend compte périodiquement des résultats de ses travaux aux instances représentatives du secteur.

Le manuel CSCE

Il est composé :

- des textes constitutifs du « Référentiel des connaissances pour la conduite et l'utilisation en sécurité des engins aéroportuaires » ou référentiel CSCE qui définissent les exigences communes des entreprises du secteur ;
- des textes régissant l'organisation et le fonctionnement de l'ensemble du dispositif CSCE ;
- d'un recueil de « Pratiques recommandées » ;
- de divers documents de référence ou complémentaires utiles.

Il sera complété par :

- des rapports d'activité du comité CSCE et des rapports de suivi des taux d'accidents du travail et de maladies professionnelles relatifs à la conduite et à l'utilisation d'engins aéroportuaires ;

Il est tenu à la disposition de toutes les entreprises qui décident d'adhérer au dispositif CSCE.

Il est complété, administré et tenu à jour par le comité CSCE.

© FNAM

RÉFÉRENTIEL DES CONNAISSANCES POUR LA CONDUITE ET L'UTILISATION EN SÉCURITÉ DES ENGINS AÉROPORTUAIRES

I – **PRÉSENTATION DU RÉFÉRENTIEL**

II - **CATÉGORISATION DES ENGINS**

III - **CONNAISSANCES POUR LA CONDUITE ET L'UTILISATION EN SÉCURITÉ D'ENGINS AÉROPORTUAIRES**

IV – **ÉVALUATION DES CONNAISSANCES THÉORIQUES** :
FICHE D'ÉVALUATION TOUTES CATÉGORIES D'ENGINS

V – **ÉVALUATION DES CONNAISSANCES TECHNIQUES** :
FICHE D'ÉVALUATION TOUTES CATÉGORIES D'ENGINS

VI – **ÉVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES** :
FICHES D'ÉVALUATION PAR CATÉGORIES D'ENGINS

VII – **RÈGLES DE MISE EN ŒUVRE**

VIII – **GLOSSAIRE**

Mise à jour : JAN13
© FNAM

I – PRÉSENTATION DU RÉFÉRENTIEL

- I.1- Prévention des risques liés à l'utilisation des engins aéroportuaires
- I.2- Responsabilité du fournisseur et responsabilité de l'employeur
- I.3- Objectifs du référentiel CSCE
- I.4- Contenu du référentiel CSCE
- I.5- Compatibilité réglementaire et professionnelle
- I.6- Principales références réglementaires
- I.7- Autres références
- I.8- Règles de mise en œuvre
- I-9 Actualisation et mise à jour

Mise à jour : JAN13
© FNAM

I.1- Prévention des risques liés à l'utilisation des engins aéroportuaires

L'assistance et le traitement des aéronefs au sol, l'embarquement et le débarquement des passagers, de la cargaison et de l'armement de bord sont réalisés au moyen de divers engins aéroportuaires, potentiellement dangereux pour les personnes qui les utilisent et pour celles qui les côtoient. En cas de manipulation inappropriée, ces engins sont aussi susceptibles de causer des dommages aux aéronefs et aux infrastructures aéroportuaires dont les conséquences humaines et économiques peuvent être très lourdes.

L'industrie du transport aérien et les constructeurs de matériel se sont employés de longue date à définir au niveau international des standards de construction, des procédures d'utilisation et des pratiques professionnelles recommandées dans le but de faciliter la polyvalence des matériels, d'améliorer leur sécurité de fonctionnement, de réduire les accidents de personnes et de limiter les dommages causés aux aéronefs. Ainsi, les référentiels professionnels couramment utilisés par les compagnies internationales stipulent que la conduite d'un engin ne doit être confiée qu'à des personnes ayant préalablement suivi une formation portant sur des connaissances théoriques et pratiques de sécurité et dont les compétences ont été validées par une personne compétente.

I.2- Responsabilité du fournisseur et responsabilité de l'employeur

Les entreprises qui fournissent les services d'assistance (compagnies aériennes, exploitants d'aéroports, sociétés spécialisées) engagent leur responsabilité dans le cadre de contrats passés avec leurs clients, des conventions internationales relatives au transport aérien, des législations et des réglementations nationales applicables à leurs activités. Il leur appartient de délivrer les prestations prévues au contrat, définies le plus souvent à partir d'un ou de plusieurs référentiels professionnels, et de respecter notamment les obligations de la réglementation locale.

En France, lorsque des dommages sont causés à des personnes (tiers ou personnels de l'entreprise) ou à des biens, la responsabilité pénale de l'employeur et celle du salarié conducteur ou utilisateur d'un engin aéroportuaire peuvent être engagées. En conséquence, la conduite d'un engin par une personne employée par l'entreprise est subordonnée à la délivrance d'une autorisation de conduite par le chef d'établissement.

L'évaluation préalable à cette autorisation est fondée sur les trois éléments énumérés à l'article 3 de l'arrêté du 2 décembre 1998 relatif à la formation à la conduite des équipements de travail :

a) un examen d'aptitude réalisé par le médecin du travail,
b) un contrôle des connaissances et du savoir-faire de l'opérateur pour la conduite en sécurité de l'équipement de travail,
c) une connaissance des lieux et des instructions à respecter sur le ou les sites d'utilisation (en particulier les mesures d'application de l'arrêté préfectoral, incluant le plan de circulation et les conditions d'exercice de la conduite, de jour comme de nuit).

On relèvera que ceci ne signifie pas que le conducteur d'engin est nécessairement titulaire d'un permis de conduire routier. On notera également que le fait d'être titulaire d'un permis de conduire routier ne suffit pas pour démontrer la connaissance des règles de circulation applicables sur un aéroport.

© FNAM

I.3- Objectifs du référentiel CSCE

Le « référentiel des connaissances pour la conduite et l'utilisation en sécurité des engins aéroportuaires », CSCE en abrégé, s'inscrit dans le dispositif mis en place par la profession, au niveau national, dans le but d'améliorer, dans les différents environnements professionnels rencontrés sur les aéroports (exploitation, fret, maintenance) :

- la sécurité au travail des personnels intervenant sur et autour des aéronefs

- et la sécurité de l'exploitation au sol des aéronefs eux-mêmes.

Il vise à développer à la fois la prévention et la maîtrise des risques inhérents à l'activité propre des conducteurs et utilisateurs d'engins aéroportuaires, et la prévention des accidents en situation de co-activité avec d'autres intervenants.

Il vise à garantir la compatibilité des pratiques des entreprises basées en France avec les référentiels professionnels internationaux et avec les exigences de nos réglementations sociales et techniques nationales. Il entend ainsi :
- répondre aux attentes des compagnies donneurs d'ordres, en matière de sécurité des personnes et des aéronefs, dans les différents points de leurs réseaux où interviennent des prestataires d'assistance ou de services basés en France ;
- faciliter le dialogue et la contractualisation entre les employeurs et les donneurs d'ordres par l'utilisation des mêmes référentiels de connaissances et d'évaluation des compétences.

Le référentiel a également pour objectif de :
- mettre à la disposition des employeurs du secteur de l'assistance aéroportuaire, un état descriptif des connaissances et des compétences relatives à la conduite et à l'utilisation en sécurité des engins aéroportuaires qu'ils devront faire contrôler avant de délivrer une autorisation de conduite ;
- de permettre, à chaque employeur, de disposer d'une information précise et fiable sur les connaissances et les compétences maîtrisées par toute personne placée sous son autorité, à qui il souhaite délivrer ou renouveler une autorisation de conduite.

Il facilitera donc :
- la prise de décision pour la délivrance de toute autorisation de conduite ;
- l'adaptation, dans les entreprises, des dispositifs de formation, d'évaluation des compétences, de suivi des qualifications des personnels et de gestion des autorisations de conduite, aux exigences communes relatives aux connaissances en matière de sécurité et au maintien de compétence des conducteurs d'engins ;
- la mise en place de dispositifs de reconnaissance mutuelle des compétences entre employeurs basés en France.

I.4- Contenu du référentiel CSCE

Le référentiel définit les connaissances théoriques, techniques et pratiques que doit maîtriser tout conducteur et utilisateur d'engin aéroportuaire. Il précise, pour chaque famille d'engins, les connaissances qui doivent être validées par un examinateur préalablement à la délivrance d'une autorisation de conduite par l'employeur. Il établit les règles communes de mise en œuvre par les entreprises.

© FNAM

Hormis cette présentation qui en constitue la partie I, le référentiel comprend :

- une table de « Catégorisation des engins » (partie II), définissant les 6 catégories d'engins actuellement utilisés dans les entreprises fournissant de l'assistance en aéroport, et pour chacune d'entre elles, plusieurs sous-catégories ;

- sous le titre « Connaissances pour la conduite et l'utilisation en sécurité des engins aéroportuaires » (partie III), une description détaillée des connaissances théoriques et techniques qui doivent être acquises et des compétences pratiques qui doivent pouvoir être mises en œuvre, par les personnes autorisées à conduire et à utiliser des engins aéroportuaires ;

- une fiche d'évaluation des connaissances théoriques, couvrant toutes les catégories d'engins (partie IV) ;

- une fiche d'évaluation des connaissances techniques, couvrant toutes les catégories d'engins (partie V) ;

- six fiches d'évaluation des connaissances pratiques, adaptées à chacune des 6 catégories d'engins (partie VI) ;

- les règles communes de mise en œuvre (VII) ;

- un glossaire (partie VIII).

I.5- Compatibilité réglementaire et professionnelle

Le référentiel CSCE satisfait aux obligations de la réglementation nationale et européenne en matière de contenu de la formation des personnels concernés, dans le domaine de la sécurité au travail et de la sécurité de l'exploitation. Il est compatible avec les normes internationales. Il est adapté aux besoins des entreprises exploitantes comme aux attentes des sociétés clientes pour le compte desquelles elles opèrent.

On notera qu'il ne traite pas des dispositions relatives :
- à l'aptitude des personnels aux emplois de conducteurs et d'utilisateurs d'engins,
- à la connaissance des lieux de travail,
- aux instructions particulières à respecter sur le ou les sites d'emploi,
- et, aux modalités de délivrance des autorisations de conduire.

Ces questions sont abordées dans le cadre des bonnes pratiques des entreprises. De même, ce référentiel n'a pas pour objet de s'assurer de la conformité des matériels aux normes de sécurité.
Afin d'assurer la conformité de ce référentiel avec des référentiels professionnels reconnus au plan international (FAA, IOSA, ISAGO), le référentiel des connaissances a été complété par des règles relatives :
- aux conditions de réalisation des tests d'évaluation des connaissances de sécurité théoriques, techniques et pratiques des personnels ;
- à la durée de validité et au suivi des attestations de connaissances ;
- aux compétences des examinateurs chargés d'attester les connaissances acquises.

Ces précisions à caractère normatif sont intégrées dans les règles communes de mise en œuvre du référentiel.

© FNAM

I.6- Principales références réglementaires

- Arrêtés du 2 décembre 1998 (Autorisation de conduite NOR / MEST98 112 74 A)
- Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports
- Décret du 10 juillet 2006 relatif au certificat de sécurité aéroportuaire et modifiant le code de l'aviation civile
- Arrêté du 30 novembre 2006 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodromes
- Règlement EU OPS (CE) N° 1889/2006 du 12 décembre 2006 – Annexe III : Règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport aérien commercial par aéronef (notamment 1.095, 1.175 et appendice 2 au 1.175 – Direction et organisation du détenteur d'un CTA, appendice au 1.1045 – Procédures d'exploitation, 1.1220)
- Arrêté du 22 décembre 2008 relatif à la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité par les entreprises de transport aérien public et par les organismes de maintenance
- Instruction du 22 décembre 2008 prise en application de l'arrêté relatif à la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité par les entreprises de transport aérien public et par les organismes de maintenance.

I.7- Autres références

- Recommandations IATA : Airport Handling Manual,
- Recommandations ACI : Apron Safety Handbook et Apron Markings and Signs Handbook,
- Publication CRAMIF : La co-activité autour des avions en escale – Référentiel des risques et mesures de prévention,
- Référentiel IOSA – Training and Qualification,
- Référentiel ISAGO - GSE Operations training programme, en développement.

1.8- Règles de mise en œuvre

Compte tenu de l'interdépendance des acteurs de l'exploitation en aéroport, l'obtention du plein effet de l'emploi d'un référentiel de connaissances commun suppose une mise en œuvre harmonisée et coordonnée entre les entreprises du secteur, en même temps que le respect des spécificités de leur activité et de leur organisation.

Les « Règles de mise en œuvre » regroupent les principes d'emploi du référentiel et les exigences communes qui en découlent pour les entreprises. Elles précisent les obligations de chaque entreprise, notamment :

- la formalisation de leurs exigences relatives à la formation préalable des personnes soumises aux tests d'évaluation, à la formation et la compétence des examinateurs, à la désignation des examinateurs par les employeurs, aux méthodes de notation et d'appréciation des résultats aux tests de connaissances théoriques, techniques et pratiques ;
- l'adaptation de l'organisation et des procédures de fonctionnement internes aux limitations de durée de validité des habilitations délivrées par les examinateurs et des autorisations de conduite délivrées par les employeurs ;
- l'adaptation des procédures d'évaluation et d'information des candidats sur les résultats aux tests d'évaluation, et, celle des procédures de rattrapage, en cas d'échec à une ou plusieurs épreuves ;

© FNAM

- la formalisation des mesures prises en matière de formation périodique des conducteurs, de recyclage et de perfectionnement des examinateurs ;
- la participation au suivi de performance du dispositif (accidentologie du travail et maladies professionnelles, dommages aux aéronefs et aux moyens au sol), au programme d'audits et à l'amélioration continue du dispositif collectif CSCE.

Elles laissent aux entreprises le soin de prendre les dispositions pratiques les mieux adaptées à leur organisation et à leur activité propre.

Pour mener à bien cette démarche, les entreprises peuvent s'appuyer sur les pratiques recommandées par la profession, mises à leur disposition dans le manuel CSCE. Elles peuvent également s'appuyer sur le dispositif de pilotage du référentiel mis en place au niveau collectif, également décrit dans ce manuel.

1.9- Actualisation et mise à jour

Le « Référentiel des connaissances pour la conduite et l'utilisation en sécurité des engins aéroportuaires » est maintenu en état de conformité :

- avec la réglementation nationale, communautaire et internationale, relative à la formation à la sécurité des conducteurs et utilisateurs d'engins aéroportuaires ;

- avec les exigences des référentiels professionnels internationaux existants ou en construction.

Il est actualisé en fonction de l'évolution technologique et des conditions d'emploi des matériels.

Son contenu est amélioré à la lumière des résultats d'analyse des retours d'expérience des systèmes de gestion de la sécurité des exploitants d'aéronefs, des exploitants d'aérodromes et des entreprises de maintenance.

L'actualisation et la mise à jour du référentiel sont assurées dans le cadre du dispositif de pilotage décrit dans le manuel CSCE.

+++++

© FNAM

II - CATÉGORISATION DES ENGINS

- II.1- Catégorie 1 - Engins et véhicules d'assistance avion sans élévation du poste de travail
- II.2- Catégorie 2 - Engins motorisés d'assistance "passagers" avec ou sans élévation
- II.3- Catégorie 3 - Plates-formes élévatrices mobiles pour le service avion
- II.4- Catégorie 4 - Tracteurs avions
- II.5- Catégorie 5 - Camions avitailleurs
- II.6- Catégorie 6 - Transporteurs rapides et plates-formes élévatrices pour l'assistance avion

© FNAM

II.1- Catégorie 1 - Engins et véhicules d'assistance avion sans élévation du poste de travail

1-1 Tracteurs de piste (thermiques & électriques) prenant en compte tous types de matériels tractés

a - Chariot à bagages
b - ASU (Air Start Unit)
c - GPU (Ground Power Unit)
d – Porte HEA relevable
e - Vidange toilettes
f - Eau potable
h - Escalier tracté
i - Tapis à bagages tractés
j - Porte conteneurs
k - Porte palettes
l - Citerne avitaillement équipement (ADR)

Nota : cf. catégorie 4-1, pour le tractage et le repoussage des petits aéronefs à l'aide de tracteurs de piste.

1-2 Véhicules de service eaux usées (sans élévation)
Véhicules de service eau potable (sans élévation)
Tapis à bagages automoteurs (tous types)
Bagagère
Tracteur de type agricole

***Nota* :** cf. catégorie 4-1, pour le tractage et le repoussage d'aéronefs à l'aide de tracteurs de type agricole.

1-3 Chariots élévateurs à fourche employés sur avion

Nota : par dérogation à la règle générale d'utilisation en entrepôt, les chariots élévateurs à fourche utilisés sur avion entrent dans cette catégorie.

II.2- Catégorie 2 - Engins motorisés d'assistance "passagers" avec ou sans élévation

2-1 Passerelles télescopiques

2-2 Escaliers automoteurs

2-3 Aérobus et cobus

2-4 Transporteurs PMR (Passager à Mobilité Réduite)

II.3- Catégorie 3 - Plates-formes élévatrices mobiles pour le service avion

3-1 Dégivreuses - Anti givreuses

3-2 Plates-formes élévatrices mobiles de personnes (PEMP) maintenance avion

3-3 Véhicules de service eaux usées (avec élévation du poste de travail)

3-4 Véhicules de service eau potable (avec élévation du poste de travail)

Mise à jour : JAN13
© FNAM

II.4- Catégorie 4 - Tracteurs avions

4-1 Tracteurs à barre (y compris tracteurs de piste et tracteurs agricoles : cf. Nota 1-1 et 1-2)

4-2 Tracteurs à préhension

4-3 PPU (Power Push Unit)

II.5- Catégorie 5 - Camions avitailleurs

5-1 Oléoserveurs

5-2 Avitailleurs

II.6- Catégorie 6 - Transporteurs rapides et plates-formes élévatrices pour l'assistance avion

6-1 TR (Transporteurs Rapides)

6-2 Loaders

6-3 Camions ou engins commissariat

6-4 Camions ou engins d'armement cabine

+++++

© FNAM

III – CONNAISSANCES POUR LA CONDUITE ET L'UTILISATION EN SÉCURITÉ DES ENGINS AÉROPORTUAIRES

Le conducteur d'engins aéroportuaires doit être capable de :

III.1 - Situer le rôle des instances et répertorier les obligations que lui impose le respect, à son niveau, de la réglementation

Cela consiste à :

- identifier les différents organismes et instances de prévention : Inspection du Travail, service prévention de la Caisse Régionale d'Assurance Maladie (CRAM), Service de Santé au Travail (cf. Code du travail - Livre 2 - Titre 4), CHSCT, contrôle technique, pompiers, Gendarmerie du Transport Aérien (GTA), exploitant d'aérodrome, responsable d'exploitation, DGAC, DSAC/DAC/SAC compétent pour l'aérodrome, …

- Etre conscient des responsabilités pénales du salarié, de l'employeur, en cas d'accident impliquant un engin aéroportuaire,

- évaluer les cas dans lesquels il peut se retirer d'une situation de travail dont il pense qu'elle présente un danger grave et imminent pour lui-même et/ou pour des tiers,

- connaître les conditions requises pour utiliser un engin aéroportuaire (formation, condition de délivrance de l'autorisation de conduite, conditions de port des Equipements de Protection Individuelle - EPI),

- connaître les règles de circulation applicables sur une plate-forme aéroportuaire répondant aux dispositions du code de la route, aux mesures d'application de l'arrêté préfectoral, aux mesures incluant le plan de circulation.

III.2 - Expliciter les mesures de prévention propres à l'activité et à la co-activité aéroportuaire

Cela consiste à :

- évaluer par rapport aux aéronefs : la distance de sécurité souffle aspiration, les différents périmètres (sécurité collision, sécurité incendie, ZEC…) ; savoir expliquer les règles de priorité et la signification du feu anticollision (à éclat).

- expliquer les procédures à mettre en œuvre en fonction de la météo : vent (arrimage des charges), neige, conditions de visibilité réduite, orage,

- justifier le port des EPI : gilet haute visibilité, protections auditives, chaussures de sécurité, gants…,

© FNAM

- identifier les risques en cas d'épandage (carburant, huile hydraulique, liquide de dégivrage, kérosène, eau usée…) et expliciter les mesures à prendre,

- expliciter la signification des différents pictogrammes et des panneaux de signalisation routière, signalétique et marquage au sol aéroportuaire,

- identifier les produits chimiques mis en œuvre lors des opérations d'assistance (carburant, antigivrant…) et les risques liés à leur présence et leur utilisation (l'évaluation à l'identification et à la manutention des produits dangereux ne fait par partie de ce référentiel),

- identifier les autres intervenants sur l'aire de trafic (rôles, missions et engins conduits),

- connaître et appliquer les sens de circulation autour de l'aéronef, les limitations de vitesse, les règles de stationnement,

- expliciter les consignes de prévention liées à l'avitaillement et à la reprise de carburant des aéronefs (voie de dégagement, liaison équipotentielle, téléphone portable, arrêt d'urgence, tuyaux, flexibles…),

- connaître le rôle et la fonction du placeur avion (autorisation d'entrée en ZEC…),

- comprendre les signaux de manœuvre des engins définis par la réglementation.

III.3 - Comprendre le fonctionnement des principaux organes et équipements de l'engin pour l'utiliser dans des conditions optimales de sécurité

Cela consiste à :

- identifier les principales catégories d'engins aéroportuaires et leurs caractéristiques fonctionnelles et en déduire leurs utilisations courantes et leurs limites d'utilisation,

- identifier les différents paramètres (état du sol, charge, vitesse…) et leur influence sur la tenue de route et la distance de freinage de l'engin,

- expliciter les vérifications de son ressort (niveaux d'huile, d'eau, de carburant, état de la charge et niveau de la batterie, état et pression des pneus ou des bandages…) et en justifier la nécessité.

III.4 - Expliciter et justifier les mesures de sécurité qu'il devra mettre en œuvre lors de l'utilisation d'un engin aéroportuaire

Cela consiste à :

- identifier les facteurs d'accidents pouvant se produire lors de l'utilisation d'un engin (vitesse inadaptée à la manœuvre, non-respect des vitesses prescrites, dépassement des capacités de l'engin, déplacements en configuration autre que celle prévue pour la circulation, utilisation du téléphone portable, visibilité réduite…),

- identifier les dispositifs de protection du conducteur dont l'engin est équipé (y compris les EPI) et préciser leur fonction,

© FNAM

- identifier les risques liés à la mise en œuvre de différents carburants (essence, gazole, gaz, Gaz de Pétrole Liquéfié - GPL) ou des équipements électriques dont est doté l'engin (branchement, déconnexion et recharge des batteries…) et expliquer le mode opératoire,

- expliciter les interdictions relatives au transport ou à l'élévation de personnes.

III.5 - Effectuer les vérifications et opérations nécessaires à la prise et à la fin de poste

Cela consiste, en fonction de l'organisation et des procédures applicables dans l'entreprise, à :

- contrôler visuellement l'état de l'engin : fuites sur circuit hydraulique, état des pneumatiques et des bandages, avertisseurs sonores et lumineux, niveaux d'huile et d'eau, état de charge des batteries..,

- vérifier le bon fonctionnement des dispositifs de sécurité de l'engin : limiteur de capacité, fins de course, limiteur de dévers, arrêt d'urgence..,

- réaliser "la maintenance de premier niveau" : pression des pneus, niveaux d'huile et d'eau, niveau de la batterie, graissage, mise à niveau en énergie,

- consigner ou faire consigner les observations et anomalies.

III.6 - Réaliser en sécurité les opérations d'assistance à avion prescrites, impliquant la mise en œuvre d'un engin

Cela consiste notamment à :

- vérifier l'adéquation de l'engin avec l'opération d'assistance envisagée,

- assurer les vérifications de prise de poste (éclairage, freinage, feux de direction) et de fin de poste (mise en stationnement),

- conduire et manœuvrer en sécurité sur les cheminements engins, dans le périmètre sécurité avion (à vide, en charge, en marche avant et en marche arrière, en virage) et arrêter l'engin en position de sécurité,

  NB : Convention adoptée dans ce référentiel : *la conduite est nécessairement en marche avant ; la marche arrière et les autres mouvements sont donc intégrés dans les manœuvres*.

- manœuvrer en sécurité avec des moyens d'assistance en cas de non-visibilité,

- savoir rendre compte en cas de pannes, d'incidents et d'accidents.

Et suivant la catégorie d'engin :

- approcher l'aéronef,

- accoster l'aéronef,

- sécuriser les accès à l'aéronef,

© FNAM

- désaccoster l'aéronef,

- manutentionner des charges.

III.7- Connaître la conduite à tenir en cas d'accident sur les lieux de travail.

Cela consiste à :

- Connaître les règles générales de sécurité imposées à toute personne travaillant dans la zone d'activité et leur application avec l'engin utilisé,

- Savoir protéger la zone accidentée en positionnant l'engin de manière à éviter le sur-accident ou l'aggravation des dommages,

- Donner l'alerte aux secours compétents en utilisant notamment les téléphones d'alarme,

- Savoir identifier le matériel de secours (extincteurs, …) et savoir l'utiliser sur son engin, si la situation l'exige,

- Connaître les procédures de rapport d'incidents et de retour d'informations de sécurité.

+++++

Mise à jour : JAN13
© FNAM

IV - FICHE D'ÉVALUATION DES CONNAISSANCES THÉORIQUES

TOUTES CATÉGORIES D'ENGINS

		Note
TEXTES ET RÉGLEMENTATION	Identifier les différents organismes et instances de prévention	
	Connaître les conditions requises pour opérer un engin en toute sécurité et/ou exercer le droit de retrait	
	Connaître les conditions requises pour utiliser un engin et la responsabilité qui en découle	
PRÉVENTION DES RISQUES LIÉS À L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE	* Connaître les distances et périmètres de sécurité (1)	
	Connaître les démarches à mettre en œuvre en fonction de la météo	
	Identifier les risques en cas d'épandage	
	* Connaître la signification des différents pictogrammes et signalisations routiers et aéroportuaires (1)	
	* Connaître la conduite à tenir en cas d'accident sur les lieux de travail (2)	
PRÉVENTION DES RISQUES LIÉS À LA COACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE	Savoir identifier les produits chimiques utilisés par les engins (carburant, antigivrant…) et les risques liés à leur utilisation	
	Savoir identifier les autres intervenants sur l'aire de trafic (2)	
	* Connaître les sens de circulation et les règles de stationnement autour d'un aéronef (1)	
	* Expliciter les consignes de sécurité liées à l'avitaillement en carburant des aéronefs (2)	
	Connaître le rôle et la fonction du placeur avion (2)	
	Comprendre les signaux de manœuvre engin définis par la réglementation	
	TOTAL	

Les items suivis d'un (1) sont considérés comme acquis si le salarié est titulaire d'une autorisation de conduite sur les aires de trafic

Les items suivis d'un (2) sont considérés comme acquis si le salarié a reçu, depuis moins de 3 ans, une formation relative à cet item

* Point mettant directement en jeu la sécurité

NB : Les connaissances théoriques peuvent être évaluées oralement en situation de conduite.

© FNAM

V - FICHE D'ÉVALUATION DES CONNAISSANCES TECHNIQUES

TOUTES CATÉGORIES D'ENGINS

		Note
CLASSIFICATION ET TECHNOLOGIE	Identifier les principaux types d'engins aéroportuaires et leurs caractéristiques fonctionnelles, et en connaître leurs utilisations courantes (2)	
	Connaître les différents organes, leur technologie et leur fonction	
	Connaître le fonctionnement des dispositifs de sécurité	
SÉCURITÉ ENGIN	* Identifier les principaux risques d'utilisation propres à l'équipement	
	* Identifier les principaux risques de circulation propres à l'équipement	
	Comprendre les informations données par la lecture du manuel d'utilisation, de la plaque d'identification, des caractéristiques techniques et en déduire les conditions d'exploitation	
	Connaître les dispositifs de sécurité pour le conducteur et leur fonction	
	Connaître et expliquer les interdictions relatives au transport et à l'élévation de personnes	
	Identifier les différents paramètres (état du sol, vent, intempéries, contraintes temporelles, charge, vitesse…) et leur influence sur la distance de freinage et sur la conduite en sécurité du matériel et sur sa stabilité	
	Interpréter les dispositifs visuels et sonores qui indiquent un dysfonctionnement de l'engin	
	Connaître les principales vérifications de prise en charge et d'entretien courant à effectuer	
	* Savoir rendre compte à la hiérarchie, des anomalies de fonctionnement et des difficultés rencontrées…	
MISE À NIVEAU EN ÉNERGIE	Savoir remplir en carburant ou remplacer la bouteille de gaz ou brancher la prise électrique de rechargement.	
	TOTAL	

Les items suivis d'un (2) sont considérés comme acquis si le salarié a reçu, depuis moins de 3 ans, une formation relative à cet item

* Point mettant directement en jeu la sécurité

NB : Les connaissances techniques peuvent être évaluées oralement

Mise à jour : JAN13
© FNAM

VI - FICHE D'ÉVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES

VI.1- CATÉGORIE 1 :

1-1 Tracteurs de pistes thermiques et électriques (hormis utilisation en tractage/poussage avion)

1-2 Véhicules de service eaux usées (sans élévation)
Véhicules de service eau potable (sans élévation)
Tracteurs agricoles (hormis utilisation en tractage/poussage avion)
Bagagères
Tapis à bagages automoteur

1-3 Chariots élévateurs à fourche employés sur avion

		Note
ADÉQUATION	Vérifier l'adéquation de l'engin à l'opération envisagée	
VÉRIFICATIONS	Effectuer les vérifications et les opérations nécessaires avant la prise en charge et après la restitution de l'équipement	
CONDUITE CIRCULATION	* Mettre en œuvre les dispositifs de sécurité pour le conducteur : régler le siège, utiliser le dispositif de maintien sur le siège, porter les EPI…	
	Adapter le mode de conduite aux différents paramètres (état du sol, charge, vitesse…) et leur influence sur la distance de freinage de l'engin	
	Conduire, en virage, avec un engin à vide, en charge. L'arrêter en position de sécurité	
	* Savoir traverser une voie de circulation aéronef	
	Stationner en sécurité	
	Identifier les principaux risques rencontrés sur un trajet déterminé	
	Identifier les différents équipements tractés (3)	
MANŒUVRE DANS L'AIRE DE STATIONNEMENT AÉRONEF	Manœuvrer avec un engin à vide, en charge. L'arrêter en position de sécurité.	
	* Adapter sa conduite en fonction de l'encombrement de l'aire de stationnement aéronef	
	* Réagir à un signal d'alerte incendie	
	Manœuvrer avec des moyens d'assistance en cas de non-visibilité	
	Connaître, exécuter les gestes de commandement et de communication	
CONDUITE à TENIR en CAS d'ACCIDENT	Savoir protéger la zone accidentée pour éviter le sur-accident	
	Donner l'alerte, savoir identifier les matériels de secours et les utiliser sur son engin si la situation l'exige	
	TOTAL	

* Point mettant directement en jeu la sécurité

(3) Uniquement pour les tracteurs de piste.

Mise à jour : JAN13
© FNAM

VI - FICHE D'ÉVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES

VI.2- CATÉGORIE 2 :

2-1 Passerelles télescopiques
2-2 Escaliers automoteurs
2-3 Aérobus, cobus
2-4 Transporteurs PMR

		Note
ADÉQUATION	Vérifier l'adéquation des caractéristiques de l'équipement par rapport au type d'aéronef (4)	
VÉRIFICATIONS	Effectuer les vérifications et les opérations nécessaires avant la prise en charge et après la restitution de l'équipement	
CONDUITE CIRCULATION	* Mettre en œuvre les dispositifs de sécurité pour le conducteur : régler le siège, utiliser le dispositif de maintien sur le siège, porter les EPI.	
	Adapter le mode de conduite aux différents paramètres (état du sol, charge, vitesse…) et leur influence sur la distance de freinage de l'engin	
	Conduire en virage. L'arrêter en position de sécurité	
	* Savoir traverser une voie de circulation aéronef	
	Stationner en sécurité	
	Identifier les principaux risques rencontrés sur un trajet déterminé	
MANŒUVRE DANS L'AIRE DE STATIONNEMENT AÉRONEF	Manœuvrer avec un engin à vide, en charge. L'arrêter en position de sécurité.	
	Adapter sa conduite en fonction de l'encombrement de l'aire de stationnement aéronef	
	* Réagir à un signal d'alerte incendie	
	Manœuvrer avec des moyens d'assistance en cas de non-visibilité	
	Connaître, exécuter les gestes de commandement et de communication	
	Accoster l'aéronef : approche finale, arrêt en position de sécurité	
	* Effectuer les opérations et vérifications permettant le transfert en sécurité des passagers	
	* Effectuer les opérations et vérifications préalables au désaccostage	
	Effectuer la manœuvre de secours (4) (5)	
CONDUITE à TENIR en CAS d'ACCIDENT	Savoir protéger la zone accidentée pour éviter le sur-accident	
	Donner l'alerte, savoir identifier les matériels de secours et les utiliser sur son engin si la situation l'exige	
	TOTAL	

* Point mettant directement en jeu la sécurité

(4) Sauf pour les passerelles télescopiques.
(5) Sauf pour les escaliers.

Mise à jour : JAN13
© FNAM

VI - FICHE D'ÉVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES

VI.3- CATÉGORIE 3 :

3-1 Dégivreuses – Anti givreuses
3-2 Plates-formes élévatrices mobiles de personnes (PEMP) maintenance avion
3-3 Véhicules de service eaux usées (avec élévation du poste de travail)
3-4 Véhicules de service eau potable (avec élévation du poste de travail)

		Note
ADÉQUATION	Vérifier l'adéquation de l'équipement à l'opération envisagée	
VÉRIFICATIONS	Effectuer les vérifications et les opérations nécessaires avant la prise en charge et après la restitution de l'équipement	
CONDUITE CIRCULATION	* Mettre en œuvre les dispositifs de sécurité pour le conducteur : régler le siège, utiliser le dispositif de maintien sur le siège, porter les EPI.	
	Adapter le mode de conduite aux différents paramètres (état du sol, charge, vitesse…) et leur influence sur la distance de freinage de l'engin	
	Conduire, en virage, avec un engin à vide, en charge. L'arrêter en position de sécurité	
	* Savoir traverser une voie de circulation aéronef	
	Stationner en sécurité	
	Identifier les principaux risques rencontrés sur un trajet déterminé	
MANŒUVRE DANS L'AIRE DE STATIONNEMENT AÉRONEF	Manœuvrer avec un engin à vide, en charge y compris en marche arrière. L'arrêter en position de sécurité.	
	Adapter sa conduite en fonction de l'encombrement de l'aire de stationnement aéronef	
	* Réagir à un signal d'alerte incendie (6)	
	Manœuvrer avec des moyens d'assistance en cas de non-visibilité	
	Connaître, exécuter les gestes de commandement et de communication	
	* Positionner l'engin (en mouvements combinés lorsque c'est applicable) par rapport à un objectif placé dans l'espace ; l'arrêter en position de sécurité	
	Déplacer et positionner la plate-forme de travail (en mouvements combinés lorsque c'est applicable) (7)	
	* Effectuer les opérations et vérifications permettant le travail en sécurité	
	Effectuer les manœuvres de secours	
CONDUITE à TENIR en CAS d'ACCIDENT	Savoir protéger la zone accidentée pour éviter le sur-accident	
	Donner l'alerte, savoir identifier les matériels de secours et les utiliser sur son engin si la situation l'exige	
	TOTAL	

L'item suivi d'un (6) est considéré comme acquis si le conducteur a suivi une formation Incendie ou a participé à un exercice de simulation durant les trois dernières années

* Point mettant directement en jeu la sécurité

(7): l'évaluation précisera la catégorie de PEMP, en se référant à la recommandation R 386.

Mise à jour : JAN13
© FNAM

VI - FICHE D'ÉVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES

VI.4- CATÉGORIE 4 :

4-1 Tracteurs à barre
4-2 Tracteurs à préhension
4-3 PPU (Power Push Unit)

		Note
ADÉQUATION	* Vérifier l'adéquation du tracteur/pousseur à l'opération de repoussage/tractage envisagée	
VÉRIFICATIONS	Effectuer les vérifications et les opérations nécessaires avant la prise en charge et après la restitution des équipements (tracteur et barre)	
CONDUITE CIRCULATION	* Mettre en œuvre les dispositifs de sécurité pour le conducteur : régler le siège, utiliser le dispositif de maintien sur le siège, porter les EPI.	
	Adapter le mode de conduite aux différents paramètres (état du sol, charge, vitesse…) et leur influence sur la distance de freinage de l'engin	
	Conduire, en virage, avec un engin à vide, en charge. L'arrêter en position de sécurité	
	* Savoir traverser une voie de circulation aéronef	
	Stationner en sécurité	
	Identifier les principaux risques rencontrés sur un trajet déterminé	
MANŒUVRE DANS L'AIRE DE STATIONNEMENT AÉRONEF	Manœuvrer avec un engin à vide, en charge, y compris en marche arrière. L'arrêter en position de sécurité.	
	Adapter sa conduite en fonction de l'encombrement de l'aire de stationnement aéronef	
	* Réagir à un signal d'alerte incendie	
	Manœuvrer avec des moyens d'assistance en cas de non-visibilité	
	Connaître, exécuter les gestes de commandement et de communication	
	Vérifier que le système d'orientation du train avant de l'aéronef sera "déconnecté" avant l'accrochage de la barre (8)	
	Accrocher et décrocher la barre après poussage et/ou tractage (9)	
	Circuler avec un aéronef sur une aire de mouvement (poussage et/ou tractage)	
	Vérifier que les broches de sécurité des trains sont en place avant le tractage	
	Vérifier que les matériels nécessaires à l'immobilisation de l'avion sont retirés avant le poussage	
CONDUITE à TENIR en CAS d'ACCIDENT	Savoir protéger la zone accidentée pour éviter le sur-accident	
	Donner l'alerte, savoir identifier les matériels de secours et les utiliser sur son engin si la situation l'exige	
	TOTAL	

* Point mettant directement en jeu la sécurité
(8) : Sauf pour PPU.
(9) : Uniquement pour le tracteur à barre.

Mise à jour : JAN13
© FNAM

VI - FICHE D'ÉVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES

VI.5- CATÉGORIE 5 :

5-1 Oléoserveurs
5-2 Avitailleurs

		Note
ADÉQUATION	* Vérifier l'adéquation du véhicule à l'opération envisagée (passage sous aile)	
VÉRIFICATIONS	Effectuer les vérifications et les opérations nécessaires avant la prise en charge et après la restitution de l'équipement	
CONDUITE CIRCULATION	* Mettre en œuvre les dispositifs de sécurité pour le conducteur : régler le siège, utiliser le dispositif de maintien sur le siège, porter les EPI.	
	Adapter le mode de conduite aux différents paramètres (état du sol, charge, vitesse…) et leur influence sur la distance de freinage de l'engin	
	Conduire en marche AV, en virage, avec un engin à vide, en charge. L'arrêter en position de sécurité	
	* Savoir traverser une voie de circulation aéronef	
	Stationner en sécurité	
	Identifier les principaux risques rencontrés sur un trajet déterminé	
	Circuler et s'arrêter sur un plan incliné	
MANŒUVRE DANS L'AIRE DE STATIONNEMENT AÉRONEF	Manœuvrer avec un engin à vide, en charge, y compris en marche arrière. L'arrêter en position de sécurité.	
	Adapter sa conduite en fonction de l'encombrement de l'aire de stationnement aéronef	
	* Réagir à un signal d'alerte incendie	
	Manœuvrer avec des moyens d'assistance en cas de non-visibilité	
	Connaître, exécuter les gestes de commandement et de communication	
	S'approcher de l'aéronef	
	Positionner le véhicule par rapport à l'aéronef	
	* Positionner l'escabeau mobile	
	Manœuvrer la plateforme	
CONDUITE à TENIR en CAS d'ACCIDENT	Savoir protéger la zone accidentée pour éviter le sur-accident	
	Donner l'alerte, savoir identifier les matériels de secours et les utiliser sur son engin si la situation l'exige	
	TOTAL	

* Point mettant directement en jeu la sécurité

Mise à jour : JAN13
© FNAM

VI - FICHE D'ÉVALUATION DES CONNAISSANCES PRATIQUES

VI.6- CATÉGORIE 6 :

6-1 TR (Transporteurs Rapides)
6-2 Loaders
6-3 Camions ou engins commissariat
6-4 Camions ou engins d'armement cabine

		Note
ADÉQUATION	* Vérifier l'adéquation de l'équipement à l'opération envisagée	
VÉRIFICATIONS	Effectuer les vérifications et les opérations nécessaires avant la prise en charge et après la restitution de l'équipement	
CONDUITE CIRCULATION	* Mettre en œuvre les dispositifs de sécurité pour le conducteur : régler le siège, utiliser le dispositif de maintien sur le siège, porter les EPI.	
	Adapter le mode de conduite aux différents paramètres (état du sol, charge, vitesse…) et leur influence sur la distance de freinage de l'engin	
	Conduire en marche AV, en virage, de jour et de nuit, avec un engin à vide, en charge. L'arrêter en position de sécurité	
	Savoir traverser une voie de circulation aéronef	
	Stationner en sécurité	
	Identifier les principaux risques rencontrés sur un trajet déterminé	
MANŒUVRE DANS L'AIRE DE STATIONNEMENT AÉRONEF	Manœuvrer avec un engin à vide, en charge. L'arrêter en position de sécurité.	
	Adapter sa conduite en fonction de l'encombrement de l'aire de stationnement aéronef	
	* Réagir à un signal d'alerte incendie	
	Manœuvrer avec des moyens d'assistance en cas de non-visibilité	
	Connaître, exécuter les gestes de commandement et de communication	
	Accoster l'aéronef : approche finale, arrêt en position de sécurité (10)	
	* Manutentionner les charges en : transfert avec les autres matériels, translation, rotation et élévation	
	Effectuer les opérations et vérifications préalables au désaccostage (10)	
	* Désaccoster un aéronef (10)	
	Reculer avec l'assistance d'une personne ou d'une caméra vidéo (mention à faire figurer lors de l'évaluation) (10) (11)	
	Effectuer les manœuvres de secours	
CONDUITE à TENIR en CAS d'ACCIDENT	Savoir protéger la zone accidentée pour éviter le sur-accident	
	Donner l'alerte, savoir identifier les matériels de secours et les utiliser sur son engin si la situation l'exige	

* Point mettant directement en jeu la sécurité

(10) Sauf pour TR.
(11) Sauf pour loader.

Mise à jour : JAN13
© FNAM

VII - RÈGLES DE MISE EN ŒUVRE

- VII.1- Principe général
- VII.2- Calendrier de mise en œuvre
- VII.3- Connaissances exigées des conducteurs d'engins aéroportuaires
- VII.4- Evaluation des connaissances des conducteurs et utilisateurs d'engins aéroportuaires
- VII.5- Conditions de réalisation des tests de connaissances
- VII.6- Conditions de délivrance des attestations
- VII.7- Validité des attestations
- VII.8- Maintien à niveau des connaissances des conducteurs d'engins aéroportuaires
- VII.9- Suivi des connaissances et des attestations des conducteurs d'engins aéroportuaires
- VII.10- Entreprises de travail temporaire, prêt de main d'œuvre et location avec conducteur
- VII.11- Reconnaissance mutuelle des connaissances validées
- VII.12- Examinateur qualifié pour une catégorie d'engins
- VII.13- Formation initiale des examinateurs
- VII.14- Suivi et maintien à niveau des connaissances des examinateurs
- VII.15- Participation à la surveillance et à l'amélioration continue du dispositif CSCE
- VII.16- Inscription d'un examinateur sur la liste commune des examinateurs référents
- VII.17- Mise à disposition d'une entreprise d'un examinateur référent
- VII.18- Interprétation des exigences communes

© FNAM

VII.1- Principe général

La conduite d'un engin aéroportuaire dans un environnement d'exploitation, de maintenance ou de traitement du fret ne doit être confiée par l'employeur qu'à des personnes ayant préalablement suivi une formation à la conduite en sécurité, appropriée au type d'engin, validée par un examinateur qu'il a lui-même habilité :

- la formation porte sur des connaissances théoriques, techniques et pratiques ;
- les connaissances acquises par ces personnes sont évaluées par un examinateur ou par plusieurs examinateurs, préalablement habilités par l'employeur ;
- l'acquisition d'un niveau satisfaisant de connaissances est attestée par l'examinateur.

VII.2- Calendrier de mise en œuvre

Le référentiel CSCE s'applique dès le **01er novembre 2012** et l'ensemble des mesures doivent être déployées au sein des entreprises au plus tard le **01er Mai 2014.**

En cas d'adhésion d'une entreprise au dispositif CSCE après son lancement officiel, le calendrier de mise en œuvre pourra faire l'objet d'un aménagement avec le comité de pilotage CSCE.

VII.3- Connaissances exigées des conducteurs d'engins aéroportuaires

L'employeur s'assure que les compétences des personnes auxquelles il confie la conduite et l'utilisation d'engins aéroportuaires recouvrent les connaissances définies en partie III du référentiel (Connaissances pour la conduite et l'utilisation en sécurité d'engins aéroportuaires).

A cette fin :

- il établit un programme de formation initiale adapté aux connaissances préalables des personnes auxquelles il souhaite confier la conduite et l'utilisation d'engins aéroportuaires ;
- il définit les équivalences acceptables ;
- il fait évaluer les connaissances acquises par ces personnes.

VII.4- Evaluation des connaissances des conducteurs et utilisateurs d'engins aéroportuaires

L'employeur habilite un ou plusieurs examinateurs à évaluer les connaissances théoriques, techniques et pratiques des personnes placées sous son autorité.

Il fait évaluer les connaissances acquises pour tous les points définis dans les fiches d'évaluation qui constituent les parties IV, V et VI du référentiel.

Les examinateurs satisfont aux conditions de compétence et d'expérience définies pour les différentes catégories d'engins. (Voir plus loin les exigences applicables aux examinateurs).

Il est recommandé que, dans la mesure du possible, l'examinateur n'ai pas participé à la formation des personnes dont il évalue les connaissances.

Mise à jour : JAN13
© FNAM

VII.5- Conditions de réalisation des tests de connaissances

L'évaluation des connaissances, tant théoriques que pratiques porte sur les sujets définis en partie III du référentiel : « Connaissances pour la conduite et l'utilisation en sécurité d'engins aéroportuaires ». Elle est menée en suivant le canevas défini par les fiches d'évaluation du référentiel :

IV – Fiche d'évaluation des connaissances théoriques
V – Fiche d'évaluation des connaissances techniques
VI – Fiches d'évaluation des connaissances pratiques.

Les connaissances théoriques sont évaluées en une seule fois pour toutes les catégories d'engins. L'évaluation peut être réalisée par écrit (rédaction libre ou QCM) et/ou oralement en situation d'activité.

Les connaissances techniques peuvent être évaluées en une seule fois pour toutes les catégories d'engins. L'évaluation peut être réalisée par écrit (rédaction libre ou QCM) et/ou oralement en situation d'activité.

Les connaissances pratiques sont évaluées séparément pour chacune des 6 catégories d'engins définies en II, suivant la fiche VI correspondant à la catégorie. Les tests sont effectués :

- en situation réelle d'activité ou en conditions d'activité simulée,
- avec des matériels identiques ou équivalents à ceux qui seront utilisés en activité,
- en conformité avec les procédures d'utilisation des engins définies par les entreprises.

Les évaluations théoriques, techniques et pratiques sont réalisées par un ou par plusieurs examinateurs, simultanément ou successivement.

Les modalités de réalisation des tests d'évaluation sont précisées dans les procédures de l'entreprise. Pour les tests pratiques, elles sont adaptées aux sous-catégories d'engins et tiennent compte des particularités des types d'engins utilisés.

La durée des tests est adaptée aux compétences des personnes à évaluer. Elle est précisée dans les procédures de l'entreprise.

VII.6- Conditions de délivrance des attestations

La réussite aux tests est acquise lorsque le candidat a démontré :

- au moins 70% de conformité sur l'ensemble des questions posées,
- **et,** au moins 70 % de conformité sur chacune des questions portant sur les points mettant directement en jeu la sécurité. Ces points sont repérés par un astérisque dans les fiches d'évaluation des connaissances.

Pour les tests pratiques notamment, l'exigence de 70 % de conformité peut s'appliquer à la proportion de réponses pleinement satisfaisantes, sans qu'aucune réponse non satisfaisante ne puisse être admise pour les questions portant sur des points mettant directement en jeu la sécurité.

© FNAM

La réussite à un test donne lieu à la délivrance d'une attestation par l'examinateur. Des attestations séparées sont délivrées pour le test théorique et technique d'une part, pour les tests pratiques d'autre part.
En cas d'échec à une partie (théorique/technique ou pratique), le candidat garde le bénéfice de la partie réussie (pratique ou théorique/technique) pendant 6 mois, à condition de repasser le test auquel il a échoué dans la même entreprise.

En cas de réussite assortie d'un constat d'insuffisances sur des points non essentiels pour la sécurité, l'examinateur préconise les compléments de formation à dispenser.

En cas d'insuffisance sur un point essentiel pour la sécurité, le candidat est ajourné.

Dans tous les cas, la personne soumise à un test peut accéder à la fiche d'évaluation remplie par l'examinateur.

L'examinateur est tenu au respect de la confidentialité des résultats, sauf à l'égard de la personne testée, de l'employeur et des personnes autorisées à en connaître, par l'employeur.

Le système de notation retenu pour respecter les conditions de réussite aux tests théoriques/techniques et pratiques, les modalités pratiques de délivrance des attestations et de remise au candidat d'une copie de la fiche d'évaluation, les dispositions prises pour permettre à un candidat de compléter sa formation ou de combler ses lacunes et, d'une manière générale, les mesures de rattrapage proposées aux candidats ayant démontré un niveau insuffisant de connaissances, sont précisées dans les procédures de l'entreprise.

VII.7- Validité des attestations

La délivrance d'une attestation de connaissances théoriques et techniques vaut pour tous les types d'engins aéroportuaires.

La délivrance d'une attestation de connaissances pratiques pour une catégorie d'engin atteste de la réussite au test pratique sur une sous-catégorie d'engins de cette catégorie. Le conducteur peut être autorisé par son employeur à conduire des engins appartenant à une ou plusieurs sous-catégories différentes de cette même catégorie, après avoir reçu les formations complémentaires définies dans les procédures de l'entreprise.

Toute personne est soumise, au moins tous les 3 ans, à une nouvelle évaluation de connaissances par un ou plusieurs examinateurs, habilités par l'employeur.

La réussite à cette évaluation permet de proroger la validité de l'attestation pour une durée maximale de 3 ans.

VII.8- Maintien à niveau des connaissances des conducteurs d'engins aéroportuaires

L'employeur établit un programme de maintien à niveau des connaissances des conducteurs et utilisateurs d'engins placés sous son autorité. Ce programme couvre notamment :

- les évolutions des connaissances théoriques et techniques exigées ;

© FNAM

- les évolutions des connaissances pratiques nécessaires à la conduite et à l'utilisation en sécurité des engins utilisés ;
- l'adaptation aux nouveaux engins et aux nouveaux matériels utilisés ;
- les modifications des procédures d'emploi et des procédures générales de l'entreprise.

Il définit dans les procédures de l'entreprise, la périodicité des formations de recyclage, les modalités de leur mise en œuvre et la périodicité des contrôles de connaissances. Lorsqu'un programme de formation continue est mis en place dans l'entreprise, le contrôle des compétences des conducteurs et utilisateurs d'engins peut être organisé en continu.

VII.9- Suivi des connaissances et des attestations des conducteurs d'engins aéroportuaires

L'employeur assure le suivi individuel de formation, le suivi de validité des attestations de connaissances et le suivi de l'expérience acquise des personnels de l'entreprise.

Il veille au respect des limites de validité des différentes attestations de connaissances délivrées aux personnes qu'il a autorisées à conduire des engins aéroportuaires. Lorsque les tests de contrôle des compétences sont effectués en continu, il met en place un dispositif permettant le suivi, en continu, de la compétence des conducteurs d'engins.

Pour chaque conducteur, il conserve pendant 5 ans au moins :

- les attestations de connaissances délivrées par les examinateurs ainsi que les résultats des tests théoriques et pratiques ;
- la trace écrite des affectations et lieux de travail successifs (archivage papier ou électronique).

Les modalités de mise en œuvre du suivi individuel de la formation, de la validité des attestations de connaissances et de l'expérience acquise par les personnels conducteurs d'engins aéroportuaires sont précisées dans les procédures de l'entreprise.

VII.10- Entreprises de travail temporaire, prêt de main d'œuvre et location avec conducteur

Les mêmes exigences relatives aux connaissances de sécurité s'appliquent aux personnes mises à disposition d'entreprises utilisatrices par des entreprises de travail temporaire (ou agences d'emploi) ou dans le cadre de prêt de main d'œuvre ou de location de matériel avec conducteur.

En particulier, toute personne employée dans ces conditions doit avoir obtenu, depuis moins de 3 ans, la validation des connaissances théoriques, techniques et pratiques correspondant aux engins utilisés, d'un examinateur habilité par son employeur et par le chef de l'entreprise utilisatrice.

Sauf convention contraire passée entre l'entreprise utilisatrice et l'entreprise prestataire,

- l'entreprise prestataire s'assure que la personne employée a obtenu une attestation de connaissances théoriques, techniques et pratiques correspondant aux engins utilisés (titre en cours de validité de – 3 ans) ou fait procéder à l'examen de ces compétences avant la mise à disposition pour la fonction ;

Mise à jour : JAN13
© FNAM

- l'entreprise utilisatrice vérifie l'attestation de connaissances de la personne employée, et assure sa formation aux spécificités du poste de travail selon ses propres procédures avant de lui délivrer une autorisation de conduire pour la durée de la prestation ; le cas échéant, elle conserve une trace écrite des lieux de travail successifs de la personne employée.

VII.11- Reconnaissance mutuelle des connaissances validées

Des dispositions équivalentes peuvent être prises à l'initiative d'entreprises appliquant le référentiel commun pour alléger les procédures de mutations de personnels entre elles.

Tout conducteur ayant obtenu, depuis moins de 3 ans, la validation des connaissances théoriques, techniques et pratiques correspondant aux types d'engins utilisés, d'un examinateur habilité par son employeur actuel et formellement accepté par son futur employeur, peut être dispensé ainsi de nouveaux tests de connaissances de sécurité et être directement orienté vers une formation aux spécificités du poste de travail selon les procédures de l'entreprise prenante.

VII.12- Examinateur qualifié pour une catégorie d'engins

Un examinateur qualifié pour une catégorie d'engins doit satisfaire aux conditions de compétence et d'expérience suivantes :

- avoir été formé à la conduite et à l'utilisation en sécurité des engins aéroportuaires de cette catégorie,

- **et** avoir obtenu d'un examinateur, la validation des connaissances théoriques et techniques communes à toutes les catégories d'engins,

- **et** avoir obtenu d'un examinateur, la validation des connaissances pratiques pour la catégorie d'engins concernée, depuis moins de 3 ans,

- **et** pouvoir attester d'une expérience professionnelle minimum :

  - **soit** d'un an dans la conduite des engins de la catégorie concernée, au cours des 3 dernières années,

  - **soit** de 2 ans dans une activité d'encadrement opérationnel ou de leader opérationnel couvrant la catégorie d'engins utilisés

  - **soit** de 60 jours, en situation de formateur, au cours des deux dernières années.

  - **ou** ayant suivi un programme de formation spécifique au cours des deux dernières années

VII.13- Formation initiale des examinateurs

Pour pouvoir être habilité par un employeur, à valider des connaissances, un examinateur qualifié pour une catégorie d'engins doit avoir suivi préalablement une formation portant sur :

- le système de notation employé dans l'entreprise et le calibrage des appréciations ;

- les procédures de rattrapage mises en œuvre dans l'entreprise ;

Mise à jour : JAN13
© FNAM

- les précautions à prendre pour assurer la confidentialité des appréciations et des résultats des tests.

Pour pouvoir être habilité par un employeur, à valider des connaissances en présence d'un candidat, il est recommandé que l'examinateur qualifié pour une catégorie d'engins ait :

- **soit**, suivi préalablement une initiation à la pédagogie de l'examinateur en relation de face à face ;

- **soit**, bénéficié d'une expérience de ce type de situation d'une année au moins.

Pour pouvoir être habilité par un employeur, à valider des compétences pratiques lors de tests de conduite d'engins, un examinateur qualifié doit avoir suivi préalablement une formation sur les risques spécifiques à la mise en situation de personnes dont les compétences n'ont pas encore été démontrées et sur les précautions particulières à prendre pour limiter l'exposition du candidat, de l'examinateur, des tiers, des aéronefs et des autres biens au sol.

Le programme de formation initiale des examinateurs, les équivalences acceptables et les modalités de mise en œuvre sont définis dans les procédures de l'entreprise.

VII.14- Suivi et maintien à niveau des connaissances des examinateurs

L'employeur établit un programme de maintien à niveau des connaissances des examinateurs placés sous son autorité. Hormis les connaissances exigées de tout conducteur d'engin aéroportuaire, il définit le contenu et les modalités de mise en œuvre des formations spécifiques dispensées aux examinateurs. Il précise la périodicité des formations de recyclage.

L'employeur tient le comité CSCE informé du contenu et des modalités de mise en œuvre des formations initiales et récurrentes des examinateurs placés sous son autorité.

L'employeur réalise le suivi individuel de formation, de validité des attestations de connaissances et de l'expérience acquise par les examinateurs.

Pour chaque examinateur, il conserve pendant 5 ans au moins :

- les attestations de connaissances délivrées par les testeurs ainsi que les résultats des tests théoriques et pratiques ;
- la trace écrite des affectations et lieux de travail successifs (archivage papier ou électronique).

VII.15- Participation à la surveillance et à l'amélioration continue du dispositif CSCE

Au-delà des mesures prises pour mettre en œuvre en interne le référentiel commun, l'entreprise apporte sa contribution au suivi de la conformité et à l'amélioration de la performance d'ensemble du dispositif CSCE :

© FNAM

- en participant au programme d'audit des entreprises, organisé avec le comité CSCE ;

- en facilitant la surveillance du niveau professionnel des examinateurs et la réalisation des audits in situ par la proposition d'examinateurs référents ;

- en contribuant au retour d'expérience des examinateurs et aux actions collectives destinées à améliorer la performance d'ensemble du dispositif ;

- en fournissant les informations nécessaires au suivi des résultats des accidents au travail et des maladies professionnelles liées à la conduite et à l'utilisation des engins aéroportuaires ;

- en mettant en application les évolutions du référentiel commun CSCE.

VII.16- Inscription d'un examinateur sur la liste commune des examinateurs référents

Par l'apport d'expertise qu'elle représente pour certaines entreprises et pour les instances chargées de la coordination de la mise en œuvre du référentiel commun, la proposition d'examinateurs référents constitue une contribution essentielle à une mise en œuvre harmonisée dans l'ensemble des entreprises du secteur. (cf. Organisation et administration du dispositif CSCE).

L'inscription d'un examinateur sur la liste est subordonnée à l'examen, par le comité CSCE, des justificatifs suivants :

- demande d'inscription de l'employeur,

- **et** être habilité par son employeur à valider les connaissances d'autres examinateurs qualifiés de l'entreprise,

et, pour chaque catégorie d'engins concernée :

- **soit** une expérience professionnelle minimum d'un an dans la conduite, au cours des 3 dernières années,

- **soit** une expérience professionnelle minimum de 60 jours en situation de formateur au cours des deux dernières années,

- **et** une expérience en matière d'environnement professionnel (exploitation, technique et maintenance, fret, grands aéroports internationaux, petits aéroports, …),

- **et** un niveau satisfaisant de connaissances attesté par un autre examinateur depuis moins de 3 ans.

L'inscription d'un examinateur sur la liste des référents est valable pour une durée de 3 ans, sauf changement d'activité avant cette échéance.

VII.17 Mise à disposition d'une entreprise d'un examinateur référent

Toute entreprise adhérant au dispositif CSCE peut faire appel à un examinateur référent dans le cadre de la mise en œuvre du référentiel commun.

© FNAM

Une entreprise qui souhaite bénéficier des services d'un examinateur d'une autre entreprise, inscrit sur la liste commune des examinateurs référents, en adresse la demande, soit au comité CSCE, soit directement à son employeur.

VII.18- Interprétation des exigences communes

Le comité CSCE étudie les demandes de dérogations présentées par des entreprises soumises à des conditions particulières d'exploitation (nouveaux matériels, nouvelle activité, contexte opérationnel particulier, isolement, …) et peut définir des conditions d'agrément et/ou des limitations spécifiques.
Ces dérogations sont précisées et archivées par le Comité CSCE.

Mise à jour : JAN13
© FNAM

VIII - GLOSSAIRE

ACU	Air Conditionning Unit
ADR	Arrêté du 5 décembre 1996 dit arrêté "ADR" relatif au transport des marchandises Dangereuses par la Route
AHM	Airport Handling Manual
APU	Auxiliary Power Unit
ASU	Air Start Unit
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CNAMTS	Caisse National d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés
CRAM	Caisse Régionale d'Assurance Maladie
CRAMIF	Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Ile-de-France
CSCE	Compétences Sécurité des Conducteurs et utilisateursd'Engins
DAC	Direction de l'Aviation Civile - Nouvelle-Calédonie, Polynésie
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DSAC	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
DSAC – Inter régionale	Direction inter régionale de la Sécurité de l'Aviation Civile - Centre-Est, Est, Ouest, Nord, Sud, Sud-Est, Sud-Ouest, Antilles-Guyane, Océan Indien
EPI	Equipement de Protection Individuelle
FSCE	Formation Sécurité des Conducteurs d'Engins
GPL	Gaz de Pétrole Liquéfié
GPU	Ground Power Unit
GTA	Gendarmerie du Transport Aérien
GSE	Ground Service Equipment
HEA	Heavy lift
IATA	International Air Transport Association
INRS	Institut National de Recherche et de Sécurité
IOSA	IATA Operational Safety Audit
ISAGO	IATA Safety Audit for Ground Operations
ITT	Inspection du Travail des Transports
PEMP	Plateforme Elévatrice Mobile de Personnes
PL	Poids Lourd
PMR	Passager à Mobilité Réduite
PPU	Power Push Unit
SAC	Service de l'Aviation Civile
SPL	Super Poids Lourd
TRT	Transporteur Rapide de Transfert
VL	Véhicule Léger
ZEC	Zone d'Evolution Contrôlée

© FNAM

ORGANISATION ET ADMINISTRATION DU DISPOSITIF CSCE

A- RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU COMITÉ CSCE

B- PILOTAGE ET ADMINISTRATION DU DISPOSITIF CSCE

C- LISTE DES EXAMINATEURS RÉFÉRENTS

D- AUDITS DE CONFORMITÉ DES ENTREPRISES

Mise à jour : JAN13
© FNAM

A- RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU COMITÉ CSCE

Composition du comité CSCE

Le comité CSCE est constitué de représentants des entreprises qui adhèrent au dispositif CSCE et d'experts désignés par ces entreprises ou par leurs organisations représentatives.

La présidence du comité est assurée par un dirigeant d'une entreprise du secteur, nommé par l'Instance de surveillance, sur proposition des membres du comité.

Préambule

Bien que l'adhésion au dispositif CSCE soit aujourd'hui réservée, presque exclusivement, aux entreprises membres de l'une des composantes de la FNAM, toute entreprise intervenant dans les domaines opérationnels du handling et de la maintenance en aéroport a vocation à s'associer au dispositif CSCE : transporteurs aériens, prestataires d'assistance en escale, gestionnaires d'aéroports fournissant de l'assistance aux exploitants aériens, mais aussi sous-traitants, sociétés d'intérim, constructeurs d'engins et de matériels d'assistance aux avions, aux passagers et au fret, appartenant à d'autres organisations professionnelles.

Une entreprise n'exerçant pas d'activité opérationnelle parmi celles listées ci-dessus mais souhaitant participer au dispositif CSCE peut, sur décision du Comité, intégrer le Comité CSCE en tant que membre associé.

Article 1 - Adhérents au dispositif CSCE

Le comité CSCE tient à jour la liste des entreprises et des organisations qui adhèrent au dispositif CSCE. Il gère les formalités d'inscription. Il tient l'Instance de surveillance informée des nouvelles adhésions et des départs.

Article 2 – Membres permanents du comité CSCE

Chaque entreprise adhérente peut se faire représenter, au sein du Comité CSCE, par une personne de son choix. Elle informe le bureau du comité du nom et du contact de son représentant permanent.

Article 3 – Participation aux réunions

Les membres permanents participent de droit aux réunions du comité. Ils peuvent se faire accompagner par au plus deux experts de leur choix, pour participer à tout ou partie d'une réunion du comité.
En cas d'indisponibilité pour participer à une réunion du Comité CSCE, un membre permanent peut se faire représenter par une personne de son entreprise à condition d'en avoir informé auparavant le Bureau du Comité.

© FNAM

Article 4 – Organisation – Président – Vice-présidents - Bureau du comité

Le comité est présidé par un de ses membres permanents désigné par l'Instance de surveillance du dispositif, sur proposition de ses membres permanents.

Les membres permanents du comité élisent 2 vice-présidents :
- pour suppléer le président en cas d'absence ou d'indisponibilité de celui-ci ;
- pour l'aider dans la préparation des réunions et des travaux du comité.

Election des vice-présidents
Les candidatures sont ouvertes à tous les membres permanents du comité. Cependant, il est recommandé de choisir les vice-présidents parmi les représentants d'activités complémentaires de celle dont est issu le président.

Il est procédé à l'élection, en séance du comité, successivement pour les deux vice-présidents. L'élection est acquise à la majorité des représentants permanents composant le comité CSCE. A défaut d'un quorum suffisant pour atteindre la majorité requise, une deuxième réunion est organisée dans les 30 jours, au cours de laquelle, l'élection peut être prononcée à la majorité des membres permanents présents ou représentés par un autre membre permanent. En cas de candidatures multiples, il est procédé à deux tours, les deux candidats les mieux placés d'un tour étant retenus comme candidats, au tour suivant.

Bureau
Il est composé :
- du président,
- des deux vice-présidents,
- et d'un représentant de l'entité qui assure le secrétariat du comité.

Le secrétariat est assuré par un permanent de la FNAM.

Article 5 - Prise de décision

La recherche du consensus doit être privilégiée pour toute question relative à l'interprétation ou à l'évolution du référentiel CSCE et, en particulier, des règles communes de mise en œuvre.

Cependant, le fonctionnement du comité et l'animation du dispositif global peuvent nécessiter la prise de décisions rapides au niveau du comité. Dans de tels cas, les décisions sont prises à la majorité des entreprises présentes ou représentées. En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

Article 6 – Organisation des réunions

Le comité se réunit périodiquement à l'initiative de son président ou, en cas d'absence de celui-ci, à l'initiative du vice-président qui le remplace.

Le comité établit à l'avance un programme de réunions semestriel.

© FNAM

Des réunions supplémentaires peuvent être lancées sur demande d'un ou de plusieurs membres permanents faite au président, ou, en cas d'absence de celui-ci, au vice-président qui le remplace, qui en apprécient l'opportunité.
Le bureau établit l'ordre du jour des réunions et lance les invitations. Il établit et fait diffuser les comptes rendus.

Article 7 – Structuration des travaux

Pour pouvoir suivre l'avancement de la mise en œuvre du référentiel commun dans les entreprises et les résultats obtenus en termes d'accidentologie, et de maladies professionnelles des conducteurs et utilisateurs d'engins aéroportuaires, le comité CSCE s'appuie sur des informations fournies par les entreprises.

Le comité :

- établit la liste des informations à fournir par les entreprises adhérentes, par le canal de leurs représentants au comité CSCE ;
- prépare les rapports annuels d'activité et de résultats de sécurité au travail destinés à l'Instance de surveillance et aux entreprises ;
- établit le programme annuel d'audit CSCE des entreprises ;
- organise, prépare la réalisation des audits avec la participation d'examinateurs référents et s'assure de la formation des auditeurs ;
- organise les rencontres entre entreprises consacrées à des sujets d'intérêt commun ;
- organise les réunions d'échanges consacrées aux examinateurs ;
- anime le réseau des examinateurs référents ;
- assure la promotion du référentiel et du dispositif CSCE ;
- assure une veille des évolutions techniques et réglementaires relatives à la sécurité des matériels et aux normes et pratiques opérationnelles de sécurité dans le domaine de l'assistance aux avions, de la conduite et de l'utilisation en sécurité des engins et des matériels d'assistance ;
- maintient le référentiel commun au meilleur niveau des pratiques professionnelles, …

Pour mener à bien ces tâches, le comité CSCE peut constituer, en son sein, des groupes de travail spécialisés, composés d'un nombre limité de membres permanents et d'experts, mis à leur disposition par les entreprises et par les organisations professionnelles. Ces groupes de travail rendent compte de leurs travaux au comité CSCE.

+++++

© FNAM

B- PILOTAGE ET ADMINISTRATION DU DISPOSITIF CSCE

Le référentiel CSCE est le résultat d'un travail collectif réalisé dans le cadre de la FNAM. Il ne vaut que par l'usage qui en est fait et qui continuera à en être fait par les entreprises.

Celles-ci ne pourront en tirer un plein bénéfice en termes d'amélioration de la sécurité des personnels et de réduction de la fréquence et de la gravité des dommages causés aux aéronefs, aux matériels et aux infrastructures au sol, comme en termes de facilitation de leurs rapports contractuels et commerciaux, que si son emploi est généralisé et harmonisé à l'échelle du secteur du transport aérien en France.

Un groupe de travail, dit CSCE, a été constitué très tôt pour compléter le référentiel, en promouvoir l'emploi, préparer et accompagner sa mise en œuvre dans les entreprises. Ses travaux ont mis en évidence la nécessité de mettre en place une instance permanente de pilotage du dispositif de gestion et d'amélioration du référentiel commun CSCE, et, d'une manière plus générale, de préciser l'architecture et les moyens de sa gouvernance.

B.1- Instances de gouvernance

La gouvernance est exercée à deux niveaux :

- au niveau politique et institutionnel, par l'Instance de surveillance,
- au niveau opérationnel du pilotage du dispositif CSCE, par le Comité CSCE.

B.2- Instance de surveillance

La surveillance de l'ensemble du dispositif est assurée par le Comité de Direction de la FNAM.

L'Instance de surveillance exerce un suivi de la mise en œuvre du référentiel CSCE, par les entreprises, et des résultats obtenus en matière d'accidentologie et de santé au travail des conducteurs et utilisateurs d'engins aéroportuaires.

Elle désigne le président du Comité CSCE, sur proposition des membres du comité.

Elle veille à la bonne orientation des travaux menés par le comité. Le Comité CSCE étudie, à sa demande, la faisabilité et l'impact de modifications éventuelles du référentiel et de l'ensemble du dispositif CSCE.

Elle informe le comité CSCE des difficultés rencontrées par les entreprises qui sont portées à sa connaissance. Elle peut demander au comité CSCE, l'étude et/ou l'activation de procédures d'arbitrage pour résoudre des litiges internes aux entreprises (contestation de résultats de tests, du respect des exigences du référentiel commun,…) ou entre entreprises différentes.

© FNAM

B.3- Comité CSCE

Le comité CSCE assure le pilotage opérationnel du dispositif CSCE.

Il rend compte périodiquement des résultats de ses travaux à l'Instance de surveillance. A cette fin, il établit avec l'aide des entreprises, un rapport annuel qui est également remis aux entreprises.

Le comité CSCE est constitué de représentants des entreprises intervenant dans les différents environnements professionnels rencontrés sur les aéroports et d'experts. Sa présidence est assurée par un responsable d'une entreprise du secteur, désigné par l'instance de surveillance, sur proposition des membres du comité.

Dans l'état actuel des choses, le secrétariat est assuré par un permanent de la FNAM.

Le comité CSCE a pour mission :

- de promouvoir, de faciliter, de coordonner et d'accompagner l'emploi, par les entreprises, du « Référentiel des connaissances pour la conduite et l'utilisation en sécurité des engins aéroportuaires » ;
- de maintenir à un niveau de qualité élevé le dispositif commun de contrôle et de validation des connaissances des conducteurs d'engins aéroportuaires ;
- de maintenir le référentiel CSCE, en conformité avec les meilleures pratiques professionnelles ;
- d'évaluer les résultats obtenus ;
- d'améliorer, en continu, l'efficacité du dispositif CSCE.

Le Comité CSCE :

- met en œuvre le dispositif collectif de gestion du référentiel CSCE ;
- informe les entreprises et les accompagne dans leur adaptation aux exigences communes du référentiel avec le concours d'experts de la profession et d'examinateurs référents ;
- met à la disposition des entreprises :
  - une liste d'examinateurs référents ;
  - un manuel CSCE ;
- organise un programme d'audit de la mise en œuvre du référentiel dans les entreprises et fait procéder aux audits in situ ;
- mesure l'évolution des accidents du travail et des maladies professionnelles liées à la conduite et à l'utilisation des engins aéroportuaires ;
- émet des recommandations et actualise, si nécessaire, le référentiel et la documentation associée.

Mise à jour : JAN13
© FNAM

B.4- Liste des examinateurs référents

Le comité CSCE constitue et tient à jour la liste des examinateurs référents qui ont été agréés par la profession du transport aérien pour accomplir des évaluations théoriques et des évaluations pratiques de personnes pouvant être autorisées par les employeurs à conduire des engins aéroportuaires de différentes catégories, dans divers environnements professionnels (exploitation, traitement du fret, maintenance, grandes plates-formes, petits aéroports,...).

Il met cette liste à la disposition des entreprises du secteur, concernées par l'emploi du référentiel et la formation à la sécurité des conducteurs et utilisateurs d'engins aéroportuaires : compagnies aériennes, sociétés d'assistance et prestataires de service en aéroport, sociétés de maintenance, opérateurs de fret, exploitants d'aérodromes, entreprises de formation,…

L'inscription d'une personne sur la liste des examinateurs référents est subordonnée à l'examen par le comité CSCE des justificatifs suivants :

- demande d'inscription de l'employeur,
- **et** être habilité par son employeur à valider les connaissances d'autres examinateurs qualifiés de l'entreprise,

et, pour chaque catégorie d'engins concernée :

- **soit** une expérience professionnelle minimum d'un an dans la conduite, au cours des 3 dernières années
- **soit** une expérience professionnelle minimum de 60 jours en situation de formateur au cours des deux dernières années,
- **et** une expérience en matière d'environnement professionnel (exploitation, technique et maintenance, fret, grands aéroports internationaux, petits aéroports, …),
- **et** un niveau satisfaisant de connaissances, attesté par un autre testeur depuis moins de 3 ans.

L'inscription d'une personne sur la liste des examinateurs référents est valable pour une durée de 3 ans, sauf changement d'activité avant cette échéance.

B.5- Accompagnement de la mis en œuvre du référentiel par les entreprises

Le comité CSCE précise si nécessaire l'interprétation des règles communes et les moyens de conformité acceptables. Il met à la disposition des entreprises un manuel destiné à préciser le cadre réglementaire, administratif, technique et opérationnel dans lequel s'inscrit l'emploi du référentiel. Celui-ci comprend notamment un recueil de bonnes pratiques afférentes aux formations et aux conditions d'emploi des conducteurs d'engins aéroportuaires.

B.6- Surveillance et amélioration continue du dispositif

Le comité CSCE organise avec les employeurs, le retour d'expérience des examinateurs et des responsables d'exploitation employant des conducteurs d'engins ; il réunit les employeurs concernés au moins une fois par an ; il réunit les examinateurs référents en fonction des besoins.

Il est tenu informé par les employeurs du contenu et des modalités de mise en œuvre des formations des examinateurs placés sous leur autorité.

© FNAM

Il participe à la surveillance du niveau professionnel des examinateurs en organisant, avec les employeurs, et avec l'aide d'examinateurs référents, des audits in situ dans les entreprises.

Le comité CSCE fait développer des procédures et des instruments de nature à améliorer la qualité et l'efficacité des contrôles de connaissances des conducteurs d'engins.

Il propose aux employeurs, les adaptations aux programmes de formation et aux méthodes de contrôle des examinateurs qu'il juge utiles ou nécessaires ; il organise, avec les employeurs, l'information des examinateurs sur les évolutions réglementaires et techniques utiles.

B.7- Amélioration du référentiel

Le comité maintient le référentiel CSCE (Catégorisation des engins, Connaissances pour la conduite et l'utilisation en sécurité des engins aéroportuaires, Fiches d'évaluation, Règles de mise en œuvre » en état de conformité :

- avec la réglementation nationale, communautaire et internationale, relative à la formation à la sécurité des conducteurs et utilisateurs d'engins aéroportuaires ;

- avec les exigences des référentiels professionnels internationaux existants ou en construction.

Il adapte le référentiel et actualise le manuel CSCE en fonction de l'évolution technologique, des conditions d'emploi des matériels et des retours d'expérience des entreprises.

+++

© FNAM

C- LISTE DES EXAMINATEURS RÉFÉRENTS

C.1- Introduction (rappel)

Le comité CSCE assure le pilotage opérationnel du dispositif CSCE.

Il a notamment pour mission :

- de maintenir à un niveau de qualité élevé l'ensemble des règles, des méthodes et des procédures communes de contrôle et de validation des connaissances des conducteurs d'engins aéroportuaires ;

- d'évaluer les résultats obtenus ;

- d'améliorer, en continu, l'efficacité du dispositif CSCE.

Le Comité CSCE réalise la surveillance et l'amélioration continue du dispositif, en s'appuyant sur la compétence d'examinateurs référents :

- pour évaluer les résultats de la mise en œuvre du référentiel des connaissances sécurité des personnels autorisés à conduire et à utiliser des engins aéroportuaires ;

- pour réaliser les audits CSCE des entreprises.

C.2- Liste des examinateurs référents

La liste des examinateurs référents est composée des noms des examinateurs qui ont été **agréés par la profession** du transport aérien pour accomplir des évaluations théoriques et des évaluations pratiques de personnes pouvant être autorisées par les employeurs à conduire des engins aéroportuaires de différentes catégories, dans divers environnements professionnels (exploitation, traitement du fret, maintenance, grandes plates-formes, petits aéroports,...).

© FNAM

Le comité CSCE met cette liste à la disposition des entreprises du secteur, concernées par la formation à la sécurité des conducteurs et utilisateurs d'engins aéroportuaires : compagnies aériennes, sociétés d'assistance et prestataires de service en aéroport, sociétés de maintenance, opérateurs de fret, exploitants d'aérodromes, entreprises de formation,…

C.3- Conditions d'inscription sur la liste des examinateurs référents (rappel)

L'inscription d'une personne sur la liste des examinateurs référents est subordonnée à l'examen par le comité CSCE des justificatifs suivants :

- demande d'inscription de l'employeur,
- **et** être habilité par son employeur à valider les connaissances d'autres examinateurs qualifiés de l'entreprise,

et, pour chaque catégorie d'engins concernée :

- **soit** une expérience professionnelle minimum d'un an dans la conduite, au cours des 3 dernières années
- **soit** une expérience professionnelle minimum de 60 jours en situation de formateur au cours des deux dernières années,
- **et** une expérience en matière d'environnement professionnel (exploitation, technique et maintenance, fret, grands aéroports internationaux, petits aéroports, …),
- **et** un niveau satisfaisant de connaissances, attesté par un autre testeur depuis moins de 3 ans.

L'inscription d'une personne sur la liste des examinateurs référents est valable pour une durée de 3 ans, sauf changement d'activité avant cette échéance.

+++++

Mise à jour : JAN13
© FNAM

LISTE DES EXAMINATEURS RÉFÉRENTS CSCE

NOM	Prénom	Organisation de rattachement	Engins Catégories-Sous-catég.	Secteur d'activité	Contacts	Informations Complémentaires utiles
VIREVIALLE	Marc	SERVAIR			José Nguyen	
TCHANG	Jean-Marc	SERVAIR			José Nguyen	
BACHIMONT	Jérome	GEH			Christian LESPINE	
GAILLARD	Michel	GEH			Christian LESPINE	

© FNAM

LISTE DES EXAMINATEURS RÉFÉRENTS CSCE

NOM	Prénom	Organisation de rattachement	Engins Catégories-Sous-catég.	Secteur d'activité	Contacts	Informations Complémentaires utiles

© FNAM

D- AUDITS DE CONFORMITÉ DES ENTREPRISES

En adhérant au dispositif CSCE, les entreprises s'engagent à utiliser le référentiel commun en suivant les règles générales de mise en œuvre.

Elles s'obligent à mettre en place en interne les procédures correspondantes qui visent à garantir l'obtention et le maintien d'un niveau élevé de compétences de sécurité pour les conducteurs et utilisateurs d'engins aéroportuaires.

En même temps, elles contribuent au suivi et à l'amélioration collective du dispositif CSCE :

- en proposant et en mettant à la disposition du comité CSCE des examinateurs référents,

- en se prêtant à des audits périodiques de conformité,

-en fournissant les informations nécessaires au suivi des résultats obtenus en matière de sécurité et de santé au travail des personnels concernés,

- en participant à l'actualisation et à l'amélioration du référentiel des compétences commun et, si nécessaire, des règles de mise en œuvre.

D.1- Définition et objectifs de l'audit

Dans le contexte CSCE, l'audit est un constat objectif et structuré des dispositions prises par une entreprise et des pratiques qu'elle met en œuvre pour appliquer le référentiel commun. Il atteste du degré de conformité aux règles générales d'emploi. Il identifie les actions nécessaires pour atteindre la pleine conformité aux normes et obligations du référentiel.

D.2- Domaine audité

L'ensemble des points des règles générales de mise en œuvre du référentiel CSCE peuvent faire l'objet d'un examen. L'audit initial d'une entreprise pourra donc nécessiter plus de temps qu'un audit périodique ultérieur. Des audits partiels sont effectués pour vérifier la correction de non conformités dans les délais impartis lors d'un précédent audit.

D.3- Périodicité des audits

Les audits sont dans un premier temps effectués une fois par an dans chaque entreprise ou dans chaque secteur concerné d'une même entreprise. Lorsqu'un niveau de conformité acceptable a été atteint, la fréquence est portée à 2 ans. Elle pourra être portée à 3 ans lorsque 2 audits successifs auront permis de conclure à une pleine conformité de la mise en œuvre du référentiel CSCE par l'entreprise.
En cas d'évolution importante du référentiel CSCE, des audits spécifiques pourront être réalisés avant le terme prévu.

D.4- Programme d'audits - Information de l'organisme audité

Mise à jour : JAN13
© FNAM

Le comité CSCE établit un programme annuel d'audits en accord avec les entreprises employant les examinateurs référents, d'une part, et avec les entreprises à auditer, d'autre part.

Dans la mesure du possible, le calendrier des audits est conçu pour permettre la visualisation de tests pratiques en conditions réelles. On cherchera également à limiter la gêne occasionnée pour les entreprises auditées.

En règle générale, les dates définitives de l'audit sont confirmées à l'entreprise concernée avec un préavis de 90 jours. Ce préavis peut être réduit d'un commun accord entre l'entreprise et le comité CSCE.

D.5- Equipe d'audit

L'audit est réalisé par une équipe composée d'un nombre variable d'auditeurs. Ce nombre est en principe de 1 à 3 personnes. Il est adapté à l'importance de la structure auditée, évaluée en termes de volume d'activité, d'effectifs des personnels conducteurs et utilisateurs d'engins aéroportuaires employés, de nombre et de variété des engins utilisés. Les premiers audits sont réalisés par une équipe d'au moins 2 auditeurs.

Les auditeurs sont des experts sollicités par le comité CSCE parmi les examinateurs référents et les experts du comité. Leur détachement est réalisé en accord avec l'entreprise les employant. Le comité veille à ne désigner que des personnes non liées à la structure auditée et présentant une expérience en rapport avec l'activité à auditer.

D.6- Grille d'audit

La grille d'audit définit la liste des points à auditer au cours d'une mission d'audit. Pour un audit initial elle comprend l'ensemble des points traités par les règles générales de mise en œuvre du référentiel CSCE. Pour les audits suivants elle peut être limitée à certains points particuliers en fonction des orientations données par le comité CSCE. Elle comporte obligatoirement un audit de contrôle des points ayant fait l'objet de réserves, d'écarts ou de constats d'insuffisance lors de l'audit précédent.

D.7- Fiches d'audit

Chacun des points listés dans la grille d'audit donne lieu, préalablement à la réalisation de l'audit, à l'établissement d'une fiche destinée à guider les auditeurs lors de leur mission.

Les constats et les observations des auditeurs sont portés sur cette même fiche après examen de conformité de l'organisme audité.

Une fiche d'audit comprend obligatoirement les rubriques suivantes :

- **Objet de l'audit** : Titre du paragraphe du référentiel CSCE auquel appartient le point audité, suivi de la citation du texte de référence.

© FNAM

- **Constats de l'auditeur**, synthétisés en 5 catégories :

□ Conformité = documentation et procédures écrites complètes et mise en œuvre pleinement conforme aux règles communes

□ Non-conformité (écart de réalisation) = Documentation et procédures écrites complètes et mise en œuvre non conforme aux règles communes

□ Non-conformité (écart de documentation) = Documentation et/ou procédures écrites manquantes ou insuffisantes et mise en œuvre conforme aux règles communes

□ Non-conformité (écart de documentation et de réalisation) = Documentation et/ou procédures écrites manquantes ou insuffisantes et mise en œuvre non conforme aux règles communes

□ Autre = écart ou non-conformité partielle autres que les précédents

- **Commentaires de l'auditeur** : partie de la fiche réservée à l'auditeur pour préciser notamment la nature exacte et la gravité des écarts ou des manquements observés ; l'auditeur explicite les corrections à apporter dans la documentation, les procédures et les pratiques de l'entreprise auditée ; il précise le délai requis pour la mise en conformité.

Cette partie de la fiche peut être également utilisée par l'auditeur pour formuler des recommandations d'amélioration des procédures et des pratiques de l'entreprise, en l'absence de notification d'écarts ou de non conformités par rapport au référentiel.

- **Lignes directrices pour l'audit** : cette rubrique comprend des éléments de contexte du texte de référence et des indications utiles pour l'auditeur.

D.8- Echelle de gravité des manquements

Les écarts et les manquements par rapport au référentiel CSCE sont classés en 3 niveaux.

Le **niveau 1** correspond aux **non conformités majeures** mettant directement en cause la sécurité des personnels et /ou de l'exploitation des aéronefs. Leur correction revêt un caractère d'urgence. Elles entraîneraient la suspension de l'entreprise auditée de la liste des entreprises utilisatrices du référentiel CSCE si elles n'étaient pas très rapidement corrigées. Ces non conformités font l'objet d'une notification écrite de l'équipe d'audit précisant les moyens acceptables de mise en conformité, les délais accordés pour la réaliser et les moyens de contrôle prévus a posteriori (communication des documents d'organisation et de procédures conformes au référentiel CSCE, visites de contrôle sur site, etc.). Les délais nécessaires sont évalués par les auditeurs en tenant compte de l'importance des mesures à prendre et des travaux nécessaires à la mise en conformité.

Les **manquements de niveau 2** correspondent à des écarts à combler rapidement mais qui ne mettent pas directement en cause la sécurité des personnels et de l'exploitation. Les auditeurs fixent un calendrier pour la mise en conformité que l'entreprise s'engage à respecter. L'entreprise tient les auditeurs et le secrétariat du comité CSCE informés de la mise en place des corrections demandées et, le cas échéant, les modalités du contrôle sur site des modifications apportées.

© FNAM

Les **manquements de niveau 3** traduisent des écarts à la norme commune qui ne nécessitent pas une correction immédiate. Ils peuvent être corrigés à l'occasion d'une révision périodique des procédures et de la documentation interne de l'entreprise, à condition que le délai de correction n'excède pas un an. L'entreprise tient les auditeurs et le secrétariat du comité CSCE informés des corrections apportées. La vérification sur site est effectuée à l'occasion du prochain audit programmé.

D.9- Réalisation de l'audit

L'équipe d'audit organise l'examen des différents items de la grille d'audit. Elle adapte l'ordonnancement des ses travaux en fonction des compétences techniques des auditeurs, des spécificités de l'entreprise et des circonstances : disposition des lieux et accessibilité aux différents locaux, types de matériels utilisés, horaires propices à la visualisation de tests, interlocuteurs désignés par l'entreprise, … Les auditeurs peuvent examiner séparément ou ensemble tout ou partie des différents points à auditer.
A l'issue des vérifications sur site, les auditeurs commentent directement aux représentants de l'entreprise les écarts constatés et présentent leurs recommandations.
En fin de mission, l'équipe d'audit remet son rapport écrit au comité CSCE.
Le comité veille à l'harmonisation des pratiques des différentes équipes d'audit et notifie le rapport d'audit à l'entreprise. Il fait assurer le suivi de réalisation des travaux de correction des non conformités constatées

D.10- Suivi des manquements et des travaux de mise en conformité

Tous les manquements constatés par les équipes d'audit sont portés à la connaissance du secrétariat du comité CSCE qui en assure un suivi administratif.
Le suivi des corrections apportées aux manquements de niveau 1 est confié à des personnes choisies par le comité CSCE parmi les experts et les examinateurs référents. Après s'être assurées de la bonne fin des travaux demandés, ces personnes informent le Comité CSCE de la clôture des dossiers de manquements. Le cas échéant elles le tiennent également informé des difficultés rencontrées pour réaliser la mise en conformité demandée.
Les corrections apportées aux manquements de niveau 2 sont constatées par les auditeurs compétents désignés par le comité CSCE.
Les corrections apportées aux manquements de niveau 3 sont constatés par l'équipe d'audit chargée du prochain audit programmé.
Le Comité CSCE assure le suivi de la clôture de tous les manquements constatés par les équipes d'audit et de suivi. Il peut déléguer cette mission à un groupe de travail permanent.

D.11- Missions d'audit

Le comité CSCE participe à l'organisation des missions d'audit réalisées par les équipes d'audit. Les équipes sont constituées avec l'accord des employeurs des auditeurs et de l'entreprise auditée.
Chacune de ces entreprises, adhérente du dispositif commun CSCE, prend en charge les coûts salariaux et la couverture assurance de ses propres salariés. Par convention entre les parties, l'organisme audité prend directement en charge les frais de transport, de repas et d'hébergement des auditeurs.

+++++

© FNAM

PRATIQUES RECOMMANDEES

- FICHE PRATIQUE 1 : Pré requis pour l'accès à la formation conduite d'engins en sécurité
- FICHE PRATIQUE 2 : Conditions de réalisation et de validation des tests théoriques, techniques et pratiques. Délivrance et matérialisation des attestations de résultats
- FICHE PRATIQUE 3 : Délivrance et matérialisation des autorisations de conduite

© FNAM

FICHE PRATIQUE 1	
TITRE	**Pré requis pour l'accès à la formation conduite d'engins en sécurité**
Sujet traité	Liste des formations et qualifications réglementaires et obligatoires pour l'entrée en formation conduite d'engins
Objectif	S'assurer que l'ensemble des conducteurs d'engins disposent des mêmes connaissances et compétences pour assister à une formation conduite d'engin
Références	RCSCE – Référentiel de connaissances pour la conduite et l'utilisation en sécurité des engins aéroportuaires CRAMIF – La co-activité autour des avions en escale – Référentiel des risques et mesures de prévention
Remarques utiles	Prendre en compte également les arrêtés préfectoraux, les règlements d'exploitation locaux,…
Plan	**1. Permis de conduire et code de la route** **2. Aptitude médicale à la conduite** **3. Autorisation de circuler sur les aires : en fonction de lieu de travail** **4. Titre d'accès aux zones aéroportuaires : en fonction du lieu de travail** **5. Pré-requis obligatoires acquis avant l'entrée en formation ou, le cas échéant, au cours de la formation conduite d'engin** 5.1. Réglementation et textes de la sécurité sociale 5.2. Risques liés à l'activité aéroportuaire 5.3. EPI 5.4. Incendie 5.5. Risques circulation périmètre de sécurité collision avion 5.6. Risques co activité

Mise à jour : JAN13
© FNAM

1. Permis de conduire et code de la route

Le permis de conduire catégorie B ne constitue pas un pré-requis obligatoire pour l'accès à la formation conduite d'engin et à la conduite d'engins en zone aéroportuaire (cf. RCSCE Connaissances pour la conduite et l'utilisation en sécurité des engins aéroportuaires).

Cependant, le respect des règles générales du code de la route est obligatoire pour tous les engins circulant en zone réservée et peut être inscrit dans les arrêtés préfectoraux d'exploitation de certains aéroports (exemple : à Roissy). L'employeur est donc tenu de s'assurer de la bonne connaissance et du respect des règles du code de la route applicables sur les lieux de travail.

2. Aptitude médicale à la conduite

Le stagiaire doit au préalable passer avec succès une visite médicale d'aptitude à la conduite telle que définie dans le code du travail (art. n° à compléter).

Cette visite doit être réalisée par un médecin du travail et être renouvelée selon la périodicité prévue par la réglementation.

3. Autorisation de circuler sur les aires : en fonction de lieu de travail

Autorisation nécessaire pour circuler dans certaines zones. Cette autorisation est attribuée suite à une formation aux règles locale de circulation en vigueur sur la zone aéroportuaire (exemple : permis T pour CDG et ORY).

4. Titre de circulation en zone réservée : en fonction du lieu de travail

Certaines zones de la plateforme aéroportuaire nécessitent un titre d'accès qui est délivré par la préfecture de police suite à une sensibilisation aux principes généraux de sûreté et aux règles particulières à respecter à l'intérieur de la zone réservée (article

Mise à jour : JAN13
© FNAM

R.213-4 du code de l'aviation civile).

5. Connaissances pouvant être acquises avant l'entrée en formation ou, le cas échéant, au cours de la formation

5.1. Réglementation et textes de la sécurité sociale

Connaître les organismes et instances de prévention, les conditions requises pour utiliser un engin et la responsabilité qui en découle ainsi que les dispositifs du droit d'alerte et du droit de retrait.

5.2. Risques liés à l'activité aéroportuaire

Rappel des règles spécifiques liées à la priorité avion, à la distance de sécurité (souffle) et au périmètre de sécurité collision avion.

Rappel des mesures de préventions liées aux conditions météorologiques et aux règles de circulation en zone aéroportuaire.

Connaître les services d'urgences locaux et les moyens de déclencher une alerte.

5.3. EPI

Connaître les consignes relatives à l'utilisation et au port des EPI.

5.4. Incendie

Connaître les dispositifs spécifiques au risque incendie en zone aéroportuaire.

5.5. Risques circulation périmètre de sécurité collision avion

Formation (le plus souvent au cours de la formation conduite d'engins) concernant tous les aspects liés à la circulation et aux manœuvres au sein du périmètre sécurité collision avion.

Reconnaître une situation dangereuse pouvant conduire à un accident du travail et les conséquences qui en découlent sur les plans humains, de la responsabilité individuelle, des coûts, de l'analyse des causes, du retour d'expérience, des facteurs humains, de la conduite à tenir en cas d'accident, etc.

Connaître les risques et les mesures de prévention liés à l'avitaillement en carburant de l'aéronef et au respect de l'accès aux coupures hydrants.

Connaître les signaux de guidages pour les manœuvres.

5.6. Risques co activité

Sensibilisation globale aux différents intervenants en zone aéroportuaire. Prévention des risques liés à la fois à la co activité interne et externe.

Mise à jour : JAN13
© FNAM

FICHE PRATIQUE 2	
TITRE	**Conditions de réalisation et de validation des tests théoriques, techniques et pratiques. Délivrance et matérialisation des attestations de résultats.**
Sujet traité	Bonnes pratiques de réalisation des tests de conduite d'engins, validation et délivrance des résultats.
Objectif	S'assurer que les salariés disposent des connaissances théoriques, techniques et pratiques pour la conduite des engins aéroportuaires et que ces connaissances et pratiques sont correctement validées. Harmoniser les modalités de remise des attestations de résultats.
Références	RCSCE IV – Fiche d'évaluation des connaissances théoriques toutes catégories d'engins RCSCE V – Fiche d'évaluation des connaissances techniques toutes catégories d'engins RCSCE VI – Fiche d'évaluation des connaissances pratiques par catégorie d'engin RCSCE VII – Règles de mise en œuvre
Remarques utiles	
Plan	**1. Conditions de réalisations des tests** 1.1. Le stagiaire 1.2. L'examinateur / testeur 1.3. Test théorique et technique 1.4. Test pratique **2. Validation des tests** 2.1. Test théorique et technique 2.2. Test pratique 2.3. Echelles de notation 2.4. En cas d'échec **3. Matérialisation et délivrance des résultats** 3.1. Débriefing 3.2. Matérialisation des résultats 3.3. Délivrance des résultats

© FNAM

6. Conditions de réalisation des tests

6.1. Le stagiaire

Pour participer aux tests, le stagiaire doit satisfaire aux pré-requis nécessaires explicités dans la fiche pratique 1 et doit avoir suivi la formation prévue par l'employeur.

6.2. L'examinateur / testeur

Il est habilité par l'employeur pour évaluer les connaissances. Il satisfait aux conditions de compétence et d'expérience des examinateurs, définies pour les différentes catégories d'engin (cf. RCSCE VII – Règles communes de mise en œuvre). Ilest recommandé que, dans la mesure du possible, le testeur n'ait pas participé à la formation des personnes dont il évalue les connaissances. Le testeur peut être un parrain, un accompagnateur ou le management local.

6.3. Test théorique et technique

L'évaluation des connaissances théoriques et technique est réalisée en une fois, en suivant les fiches IV et V du référentiel CSCE pour toutes les catégories d'engins. L'évaluation peut être réalisée par écrit (sous forme de QCM ou questions ouvertes par exemple) et/ou à l'oral lors du test pratique.

6.4. Test pratique

L'évaluation pratique est réalisée séparément pour chaque catégorie d'engin et adaptée aux particularités d'un type d'engin appartenant à une des sous-catégories de la catégorie, en suivant les fiches VI du référentiel CSCE. Cette évaluation doit se faire en situation d'activité ou de simulation d'activité avec des matériels identiques ou équivalents à ceux qui seront utilisés.

Le test est réalisé selon les procédures de l'entreprise, le contenu du test peut varier d'une entreprise à une autre en fonction des conditions d'activité de ladite entreprise.

Le test peut être réalisé soit directement à l'issue de la formation, soit au moment de la première prise de poste.

7. Validation des tests

7.1. Test théorique et technique

Le stagiaire doit obtenir l'équivalent d'une note, d'une appréciation ou d'un pourcentage de bonnes réponses minimum de 14/20 pour les questions portant sur les points mettant directement en jeu la sécurité (questions repérées par un

© FNAM

astérisque dans les fiches IV et V du référentiel CSCE) et d'une note, d'une appréciation ou d'un pourcentage de bonnes réponses équivalent à une moyenne de 14/20 sur l'ensemble des questions, pour obtenir la validation de son stage théorique.

7.2. Test pratique

Le testeur contrôle l'ensemble des items de la fiche d'évaluation pratique et vérifie la bonne application de ces critères. Le stagiaire doit obtenir l'équivalent d'une note, d'une appréciation ou d'un pourcentage de bonnes réponses minimum de 14/20 pour les items portant sur les points mettant directement en jeu la sécurité (questions repérés par un astérisque dans les fiches VI du référentiel CSCE) et d'une note, d'une appréciation ou d'un pourcentage de bonnes réponses équivalent à une moyenne de 14/20 sur l'ensemble du test, pour obtenir la validation de son stage pratique.

7.3. Echelles de notation

Plusieurs échelles de notation peuvent être utilisées pour la validation des tests.

- Note : de 0 à 20.
- Pourcentage de bonnes réponses : de 0 à 100%.
- Appréciation : 3 niveaux, par exemple : non satisfaisant, partiellement satisfaisant et satisfaisant ou bien : non acquis, à développer et acquis.

Dans le cas de l'appréciation, le stagiaire doit obtenir obligatoirement le meilleur niveau d'appréciation pour les questions relatives à la sécurité et l'équivalent d'une moyenne de 14/20 à l'ensemble du test.

7.4. Débriefing

Une fois l'évaluation terminée, le testeur effectue un débriefing auprès du stagiaire, soit séparément pour chaque test soit en une fois. Le débriefing est un point clé de la formation et doit permettre au stagiaire de connaître ses points forts et ses points à améliorer.

7.5. En cas d'échec

Chaque entreprise précise les conditions dans lesquelles un stagiaire peut, en fonction des résultats obtenus, refaire tout ou partie du test, suivre un complément de formation voire refaire entièrement la formation.

En cas d'échec à une partie (théorique ou pratique), le candidat garde le bénéfice de la partie réussie pendant 6 mois, à condition de repasser le test dans la même entreprise.

Mise à jour : JAN13
© FNAM

8. Matérialisation et délivrance des résultats

Les dispositifs de matérialisation et de délivrance des résultats sont définis par l'entreprise et peuvent être de formats différents (papier, électronique, etc.).

La durée de validité d'une attestation est au maximum de 3 ans.

8.1. Matérialisation des résultats

Le testeur remplit une attestation de résultat pour chacun des tests. Il y fait figurer la date de la formation et la durée de validation. Il peut également faire part de remarques qu'il juge importantes suite au débriefing. Il authentifie cette attestation avec sa signature.

8.2. Délivrance des résultats

Le testeur restitue au stagiaire l'attestation remplie et signée. Le stagiaire en prend connaissance, fait part éventuellement de ses remarques avant de la signer à son tour. Une copie de l'attestation de résultat est conservée par le stagiaire, une autre par le testeur. Une autre copie peut être transmise au service RH/Formation ainsi qu'au manager du stagiaire concerné.

Mise à jour : JAN13
© FNAM

FICHE PRATIQUE 3	
TITRE	**Délivrance et matérialisation des autorisations de conduite.**
Sujet traité	Bonnes pratiques de délivrance et de matérialisation des autorisations de conduite.
Objectif	Autoriser le conducteur à utiliser un engin aéroportuaire.
Références	RCSCE - Référentiel CSCE RCSCE I – Présentation du référentiel Code du Travail, Art. R. 4323-56 Arrêté du 2/12/1998
Remarques utiles	- La délivrance d'une autorisation de conduite est de la seule responsabilité du chef d'établissement. - Une attestation de compétence ne constitue pas une autorisation de conduite - Une autorisation de conduite ne constitue pas une attestation de compétence.
Plan	1. Conditions de délivrance 1.1. Aptitude médicale : 1.2. Contrôle des connaissances théoriques : 1.3. Contrôle des connaissances des lieux et instructions locales : 1.4. Contrôle du savoir faire et des connaissances pratiques : 1.5. Décision du CE ou de son représentant: 2. Matérialisation des autorisations de conduite 2.1. Définition des catégories mentionnées sur l'autorisation : 2.2. Notification et remise des autorisations au conducteur : 3. Respect de l'Autorisation de Conduite 4. Validité des autorisations de conduite 4.1. Maintien de validité : 4.2. Suspension, retrait 5. Annexes 5.1. Code du travail : 5.2. Arrêté du 2 décembre 1998 :

© FNAM

9. Conditions de délivrance

9.1. Aptitude médicale :

Le chef d'établissement ou son représentant habilité (CE) informe le médecin sur les conditions d'utilisation des engins aéroportuaires (travail de nuit, vibrations, hauteur du poste de conduite, catégorie d'engin,...)

Le chef d'établissement vérifie, au moins tous les ans (plus si visite de reprise), le certificat d'aptitude totale ou partielle, avec ou sans restrictions.

9.2. Contrôle des connaissances théoriques :

Le CE vérifie la validité des attestations de connaissances théoriques et techniques valables pour toutes les catégories d'engins (3 ans).

9.3. Contrôle des connaissances des lieux et instructions locales :

Le CE s'assure que le conducteur a obtenu les autorisations aéroportuaires exigées dans les zones d'utilisation des engins (aires de trafic, VCA, Piste…).

Le CE s'assure que le conducteur a une connaissance suffisante des lieux et des instructions à respecter, sur le ou les sites d'utilisation (terminal, zone entretien, zone de fret…), à l'aide des moyens qu'il juge nécessaires (procédure d'accueil, parrainage…).
Cette obligation vaut pour les personnels de l'entreprise et les personnels intérimaires.

9.4. Contrôle du savoir-faire et des connaissances pratiques :

Le CE vérifie la validité des attestations de connaissances pratiques reconnues pour chaque catégorie d'engin (test pratique passé sur au moins un type d'engin d'une sous-catégorie, par catégorie, au cours des 3 dernières années).

Le CE s'assure de l'acquisition des compléments de connaissances pratiques nécessaires pour la conduite des autres sous-catégories (cf. fiche pratique n°2).

9.5. Décision du CE ou de son représentant:

Au vu des résultats et des besoins de l'entreprise, le CE ou son représentant est le seul habilité à délivrer une autorisation de conduite.

© FNAM

10. Matérialisation des autorisations de conduite

« L'autorisation de conduite est établie et délivrée au travailleur, par le chef d'établissement, sur la base d'une évaluation effectuée par ce dernier ». « L'autorisation de conduite est tenue à la disposition de l'inspection du travail et des agents du service de prévention des organismes de sécurité sociale. »

L'Autorisation de Conduite :
- atteste que l'entreprise a vérifié les conditions de délivrance définie au chapitre « Conditions de délivrance ».
- notifie au travailleur, les engins qu'il est autorisé à conduire et les restrictions éventuelles.

10.1. Définition des catégories mentionnées sur l'autorisation :

L'employeur définit suivant les équipements utilisés et l'organisation de la formation, les différentes catégories et sous-catégories d'engins mentionnées sur l'autorisation de conduite.

10.2. Notification et remise des autorisations au conducteur :

Afin de faciliter la délivrance des autorisations de conduite, il n'est pas indispensable de préciser une date de validité, excepté pour les personnels en contrat à durée déterminée et les personnels intérimaires (cf. chapitre « Validité des autorisations »).

Il appartient au titulaire de respecter les conditions d'obtention et d'utilisation liées à l'autorisation. L'autorisation de conduite ne vaut que pour les catégories d'engins indiquées et pour autant que les conditions de délivrance sont toujours respectées (cf. chapitre « Validité des autorisations »).

L'autorisation de conduite présente dans le dossier du personnel doit mentionner :

« Autorisation de conduite »
- Nom, prénom, (matricule) du conducteur
- Raison sociale (logo) de l'entreprise
- Nom, prénom du CE ou de son représentant habilité à délivrer l'autorisation
- Catégorie (sous-catégorie) définie par l'employeur
- Date de délivrance
- Validité de l'autorisation pour les CDD et Intérimaires
- Si nécessaire, restrictions (lieu d'utilisation, limitations médicales,...)
- « Ce document valide les vérifications effectuées pour sa délivrance. Il appartient au CE ou à son représentant de maintenir sa validité et la mise à jour du dossier des justificatifs (dossier du personnel) »
- « Cette Autorisation est subordonnée au respect des restrictions médicales liées à la conduite ». Pour les entreprises qui le souhaitent, l'aptitude médicale pourra être formalisée sur l'autorisation de conduite.
- Signature du CE ou de son représentant.

Mise à jour : JAN13
© FNAM

Afin de faciliter les contrôles, et le cas échéant la gestion des affectations sur le terrain, il est recommandé de présenter les autorisations de conduite sous la forme d'une carte du type « carte de crédit ». Ainsi chaque conducteur peut détenir en permanence son autorisation de conduite et justifier des engins qu'il est autorisé à conduire et à utiliser.

Cependant, pour rester compatible avec le format « carte de crédit », l'autorisation de conduite délivrée au conducteur pourra mentionner uniquement :

« Autorisation de conduite »

- Nom, prénom, (matricule) du conducteur
- Raison sociale (logo) de l'entreprise
- Catégorie (sous-catégorie) définie par l'employeur
- Date de délivrance
- « Les justificatifs de cette autorisation sont disponibles auprès de l'employeur »
- « Cette carte est strictement personnelle, et ne peut être utilisée par des tiers. Le titulaire assume la garde de la présente carte avec toutes les conséquences de droit, notamment dans le cas de perte, vol, ou utilisation frauduleuse sans recours contre la société XXXXX pour quelque cause que ce soit. En cas de perte ou de vol, le titulaire doit s'adresser immédiatement au Service Administratif qui le gère. Cette carte cesse d'être valable, et doit être restituée en cas de cessation d'activité »
- Signature du CE ou de son représentant,
- « Prière à toute personne trouvant cette carte de l'adresser à XXXX cedex »

La référence du dossier du personnel pourra être mentionnée sur l'autorisation aux fins de traçabilité avec les justificatifs conservés par l'employeur.

Le titulaire peut apposer sa signature sur l'Autorisation de Conduite ou sur la prise en compte du document.

11. Respect de l'Autorisation de Conduite

L'employeur définit les procédures de mises en œuvre pour éviter qu'un employé n'utilise un engin pour lequel il n'est pas autorisé (Clefs à puce, gestion des clefs, supervision opérationnelle,…).

L'entreprise définit dans ses procédures internes les conditions de port et de présentation de l'autorisation de conduite et s'assure qu'elles sont connues des personnels concernés.

© FNAM

12. Validité des autorisations de conduite

12.1. Maintien de validité :

Le maintien de la validité des autorisations de conduite consiste à vérifier et à maintenir les conditions de délivrance (y compris pour les personnels intérimaires).

L'entreprise définit les procédures de suivi :
- de l'aptitude médicale (renouvelée au moins tous les ans),
- des attestations de contrôle des connaissances théoriques communes à toutes les catégories d'engins (renouvelées au moins tous les 3 ans)
- des attestations de contrôle des connaissances pratiques pour chaque Catégorie d'engin (renouvelées au moins tous les 3 ans)
- des connaissances des lieux et instructions locales (adaptées chaque fois que nécessaire).

Des contrôles continus pourront également être mis en œuvre afin de prolonger la validité des attestations de connaissance. Il appartient à l'entreprise de définir les procédures et le calendrier de ces contrôles prolongeant l'aptitude de trois ans.

12.2. Suspension, retrait

L'employeur suspend ou retire l'autorisation de conduite en cas de :
- cessation d'activité de l'employé,
- inaptitude médicale,
- évolution des besoins de l'entreprise,
- non respect du maintien des conditions de délivrance,
- non respect des conditions d'utilisation des engins.

13. Annexes

13.1. Code du travail :

Art. R. 4323-55.
Voir la rédaction de l'article : R. 233-13-19, alinéa 1 du code du travail

La conduite des équipements de travail mobiles automoteurs et des équipements de travail servant au levage est réservée aux travailleurs qui ont reçu une formation adéquate.
Cette formation est complétée et réactualisée chaque fois que nécessaire.

Art. R. 4323-56.
Voir la rédaction de l'article : R. 233-13-19, alinéas 2 et 3 du code du travail

La conduite de certains équipements présentant des risques particuliers, en raison de leurs caractéristiques ou de leur objet, est subordonnée à l'obtention d'une autorisation

© FNAM

de conduite délivrée par l'employeur.
L'autorisation de conduite est tenue à la disposition de l'inspection du travail et des agents du service de prévention des organismes de sécurité sociale.

Art. R. 4323-57.
Voir la rédaction de l'article : R. 233-13-19, alinéas 4 à 8 du code du travail

Des arrêtés des ministres chargés du travail ou de l'agriculture déterminent :

1. Les conditions de la formation exigée à l'article R. 4323-55 ;
2. Les catégories d'équipements de travail dont la conduite nécessite d'être titulaire d'une autorisation de conduite ;
3. Les conditions dans lesquelles l'employeur s'assure que le travailleur dispose de la compétence et de l'aptitude nécessaires pour assumer, en toute sécurité, la fonction de conducteur d'un équipement de travail ;
4. La date à compter de laquelle, selon les catégories d'équipements, entre en vigueur l'obligation d'être titulaire d'une autorisation de conduite.

13.2. Arrêté du 2 décembre 1998 :

Art. 3 - L'autorisation de conduite est établie et délivrée au travailleur, par le chef d'établissement, sur la base d'une évaluation effectuée par ce dernier.
Cette évaluation, destinée à établir que le travailleur dispose de l'aptitude et de la capacité à conduire l'équipement pour lequel l'autorisation est envisagée, prend en compte les trois éléments suivants :

a) Un examen d'aptitude réalisé par le médecin du travail ;
b) Un contrôle des connaissances et savoir-faire de l'opérateur pour la conduite en sécurité de l'équipement de travail ;
c) Une connaissance des lieux et des instructions à respecter sur le ou les sites d'utilisation.

Mise à jour : JAN13
© FNAM

DOCUMENTS DE REFERENCE ET DOCUMENTS DIVERS

- Circulaire du 5 août 2010 relative aux modalités de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes

© FNAM

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES
ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'aviation civile

Direction aéroports et navigation aérienne

Pôle aéroports

Circulaire du 5 août 2010 relative aux modalités de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes

NOR : *DEVA1017643C*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Résumé : la présente circulaire a pour objet de fixer les conditions dans lesquelles il est proposé, aux préfets et représentants de l'État exerçant les pouvoirs de police sur l'emprise des aérodromes, d'introduire, dans les arrêtés préfectoraux pris en application de l'article R. 213-3 du code de l'aviation civile et fixant les règles générales d'accès et d'utilisation des aérodromes, des dispositions spécifiques utiles relatives à l'exigence d'une formation préalable à la circulation de véhicules ou engins sur les aérodromes.

Catégorie : directive adressée par le ministre aux services chargés de son application.

Domaine : transport.

Mot clé liste fermée : transports.

Mot clé libre : aérodromes.

Références :

Code du travail, articles L. 6312-1 et L. 6321-1 ;

Code de la route, article R. 311-1 ;

Code de l'aviation civile, articles L. 213-2 et R. 213-2 à R. 213-7 ;

Arrêtés préfectoraux pris en application de l'article R. 213-3 du code de l'aviation civile ;

Arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes ;

Arrêté du 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne.

Annexes :

Annexe I. – Thèmes à aborder dans le cadre de la formation des agents amenés à circuler à bord de véhicules ou d'engins sur l'aire de trafic et l'aire de manœuvre d'un aérodrome.

Annexe II. – Thèmes complémentaires à aborder lors de la formation des agents amenés à circuler à bord de véhicules ou d'engins sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.

Publication : BO, site circulaires.gouv.fr.

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, à Mesdames et Messieurs les préfets de région, de département, de Mayotte, de Saint-Pierre-et-Miquelon et des Terres australes et antarctiques françaises ; le préfet délégué de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy ; les hauts-commissaires de la République en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie ;

© FNAM

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER

Premier ministre
DIRECTION DE L'INFORMATION LÉGALE ET ADMINISTRATIVE

l'administrateur supérieur des îles Wallis-et-Futuna (pour exécution) ; à Monsieur le secrétaire général du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer (SPES et DAJ) ; Mesdames et Messieurs les directeurs de la sécurité de l'aviation civile inter-régionaux ; le directeur de l'aviation civile de Nouvelle-Calédonie ; les directeurs des services d'État de l'aviation civile de Polynésie française et de Wallis-et-Futuna ; le directeur du service de l'aviation civile de Saint-Pierre-et-Miquelon (pour information).

INTRODUCTION

Des accidents ou des incidents ont été constatés sur les aérodromes entre des aéronefs et des véhicules ou engins admis à circuler en zone côté piste d'un aérodrome. La fréquence ou la répétition de ces évènements a conduit la direction générale de l'aviation civile à mener une réflexion, en vue d'établir les actions propres à réduire les risques d'accidents ou d'incidents.

Cette réflexion a abouti à la conclusion que la formation des agents amenés à conduire ces véhicules ou engins était nécessaire et que celle-ci devait être assurée de façon homogène sur tout le territoire.

L'objectif visé est que tout agent, qui circule dans une zone côté piste d'un aérodrome, reçoive la formation appropriée garantissant, d'une part, une connaissance suffisante des lieux et des règles de circulation afférentes et, d'autre part, la maîtrise du véhicule ou de l'engin en conformité à ces mêmes règles.

La réalisation de cet objectif ne fait pas obstacle aux dispositions et recommandations relatives à la circulation en sécurité de certains engins de piste qui visent la prévention des risques d'accident du travail et qui concourent à la sécurité des aéronefs.

À cet effet, la présente circulaire a pour objet de fixer les conditions dans lesquelles il est proposé, aux préfets et représentants de l'État exerçant les pouvoirs de police sur l'emprise des aérodromes, d'introduire, dans les arrêtés préfectoraux pris en application de l'article R. 213-3 du code de l'aviation civile et fixant les règles générales d'accès et d'utilisation des aérodromes, des dispositions spécifiques utiles relatives à l'exigence d'une formation préalable à la circulation de véhicules ou engins sur les aérodromes.

La présente circulaire a également pour objet de préciser les modalités et le contenu de la formation préalable à la circulation ci-dessus mentionnée.

De plus, s'ils l'estiment nécessaire, les préfets et représentants de l'État peuvent maintenir ou instaurer, sur les aérodromes à trafic important, un système permettant d'imposer des conditions venant en supplément de celles incluses dans la présente circulaire.

La présente circulaire s'organise en trois parties et deux annexes :

I. – Le besoin de formation aux conditions de circulation en zone côté piste d'un aérodrome.

II. – Les modalités de formation à la circulation sur les aérodromes disposant d'un organisme assurant des prestations de services de navigation aérienne.

II.1. Formation à la circulation sur l'aire de trafic.

II.2. Formation à la circulation sur l'aire de manœuvre.

II.3. Formation à la circulation sur les autres zones côté piste de l'aérodrome.

III. – Modalités de formation à la circulation sur les aérodromes ne disposant pas d'un organisme assurant des prestations de services de navigation aérienne.

Annexes :

Annexe I : thèmes à aborder dans le cadre de la formation des agents amenés à conduire des véhicules ou des engins sur l'aire de trafic et l'aire de manœuvre d'un aérodrome.

Annexe II : thèmes complémentaires à aborder lors de la formation des agents amenés à conduire des véhicules ou des engins sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.

I. – Le besoin de formation aux conditions de circulation en zone côté piste d'un aérodrome

Pour répondre aux objectifs définis en introduction, il convient de poser le principe qu'une formation à la circulation, dans les différentes parties de la zone côté piste d'un aérodrome, doit être délivrée, avant sa prise de fonction, à toute personne ayant nécessité de conduire un véhicule ou un engin.

Cette disposition s'applique à tous les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et aux aérodromes agréés à usage restreint.

Les préfets et les représentants de l'État sont invités à compléter chaque arrêté préfectoral relatif à un aérodrome d'une disposition visant à rendre obligatoires :

– la formation à la circulation par l'employeur de tout agent ayant nécessité de conduire un véhicule ou un engin sur un aérodrome ;

Mise à jour : JAN13
© FNAM

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER

Premier ministre
DIRECTION DE L'INFORMATION LÉGALE ET ADMINISTRATIVE

– l'établissement par l'exploitant d'aérodrome ou le prestataire de services de navigation aérienne, selon le cas, d'un programme de formation à la circulation, conforme aux dispositions définies dans la présente circulaire.

L'ensemble de ces dispositions pourrait être intégré à l'occasion de la première modification de l'arrêté préfectoral intervenant postérieurement à la diffusion de la présente circulaire ou, au plus tard, dans un délai de deux ans à compter de cette diffusion pour les aérodromes disposant d'un certificat de sécurité aéroportuaire et de cinq ans pour tous les autres aérodromes.

Toutefois, sur un aérodrome ne disposant pas d'un organisme assurant des prestations de services de navigation aérienne, il n'apparaît pas opportun de rendre obligatoire une telle formation. Il convient, le cas échéant, de définir, dans l'arrêté préfectoral pris en application de l'article R. 213-3 du code de l'aviation civile, les règles jugées utiles. Les exploitants de tels aérodromes pourront mener des actions dans ce domaine, selon les modalités proposées au III de la présente circulaire.

Les directeurs de la sécurité de l'aviation civile interrégionaux, le directeur de l'aviation civile de Nouvelle-Calédonie, les directeurs des services d'État de l'aviation civile de Polynésie française et de Wallis-et-Futuna ; le directeur du service de l'aviation civile de Saint-Pierre-et-Miquelon sont chargés, sous l'autorité des préfets et des représentants de l'État, de veiller à la bonne mise en œuvre de ces dispositions.

II. – Les modalités de formation à la circulation de véhicules ou engins sur les aérodromes disposant d'un organisme assurant des prestations de services de navigation aérienne

II.1. **Formation à la circulation sur l'aire de trafic**

II.1.1. *Mise en œuvre de la formation*

La formation des conducteurs de véhicules ou engins sur l'aire de trafic est assurée par l'employeur. Celui-ci définit l'organisation, le support pédagogique, la fréquence et les moyens à mettre en œuvre pour réaliser cette formation, y compris les modalités applicables en cas de recours à la sous-traitance par l'organisme de formation sous-traitant.

Cette formation se compose d'une formation théorique et d'une formation pratique.

La formation théorique est effectuée sur la base d'un programme de formation spécifique à l'aérodrome. Ce programme décline l'ensemble des thèmes présentés en annexe I à la présente circulaire, et notamment les particularités de l'aérodrome. Il est établi par l'exploitant d'aérodrome et mis à la disposition de chaque employeur.

La formation délivrée par l'employeur peut être divisée en deux sous ensembles :

– une première partie portant sur des généralités et s'appliquant sur la totalité de l'aire de trafic de l'aérodrome ;
– une seconde partie spécifique s'appliquant à des zones géographiques d'activités données pouvant être non adjacentes à l'aire de trafic.

Dans le cas où un agent change de zone d'activités sur un aérodrome, il ne lui sera pas nécessaire de suivre à nouveau la première partie de cette formation, mais seulement la seconde partie spécifique se rapportant à sa nouvelle zone géographique d'activités. Le découpage par zones est de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome.

La formation pratique consiste en la conduite accompagnée sur l'aire de trafic, permettant aux candidats de se familiariser avec les conditions réelles d'exploitation d'un aérodrome.

II.1.2. *Délivrance de l'attestation de suivi de formation*

À l'issue de la formation définie au II.1.1, s'il estime que l'agent concerné a suivi de manière complète et satisfaisante la formation appropriée pour conduire sur l'aire de trafic, l'employeur ou l'organisme auquel est sous-traitée la formation délivre à cet agent une « attestation de suivi de formation à la circulation sur l'aire de trafic ». Si une aire de trafic comporte plusieurs zones géographiques, l'attestation précise la ou les zones dans lesquelles le conducteur peut circuler pour l'exercice de ses fonctions.

Le conducteur d'un véhicule ou d'un engin, dans l'exercice de son activité, doit pouvoir justifier du suivi de formation à tout représentant de l'autorité et à tout moment.

II.1.3. *Information des agents sur l'évolution des conditions de circulation*

Lors d'évènements nouveaux ou de changements prévus sur l'aérodrome entraînant ou étant susceptibles d'entraîner des modifications significatives des infrastructures ou des procédures d'exploitation, l'exploitant de l'aérodrome diffuse les éléments d'information correspondants à ses personnels ainsi qu'aux employeurs concernés, lesquels assurent la transmission de cette information à leurs propres agents.

© FNAM

Des actions de sensibilisation sont également menées par l'exploitant et relayées par les employeurs concernés auprès de leurs agents, s'il s'avère que des zones géographiques ou des configurations d'infrastructure de l'aérodrome sont considérées comme potentiellement dangereuses.

II.2. **Formation à la circulation sur l'aire de manœuvre**

II.2.1. *Mise en œuvre de la formation*

La formation des conducteurs de véhicules sur l'aire de manœuvre est assurée soit par l'exploitant d'aérodrome, soit par le prestataire de services de navigation aérienne (pour les besoins qui lui sont propres, ainsi que pour les besoins des services de l'aviation civile), soit par un employeur tiers, pouvant intervenir sur l'aire de manœuvre, après accord de la direction de la sécurité de l'aviation civile interrégionale compétente.

Cette formation peut être assurée dans le cadre d'accords locaux entre l'exploitant d'aérodrome et le prestataire de services de navigation aérienne, ainsi qu'entre l'exploitant d'aérodrome et l'employeur tiers.

L'exploitant d'aérodrome ou le prestataire de services de navigation aérienne ou l'employeur tiers définit l'organisation, le support pédagogique, la fréquence et les moyens à mettre en œuvre pour réaliser cette formation. En cas de recours à la sous-traitance, il définit les modalités applicables par l'organisme de formation sous-traitant.

La formation se compose d'une formation théorique et d'une formation pratique.

La formation théorique est effectuée sur la base d'un programme de formation spécifique à l'aérodrome, répondant aux thèmes présentés en annexes I et II de la présente circulaire et établi par l'exploitant ou le prestataire de services de navigation aérienne. Le programme établi par l'exploitant, pour la formation spécifique à la circulation sur l'aire de manœuvre, doit recevoir l'accord du prestataire de services de navigation aérienne.

La formation pratique consiste en la conduite accompagnée sur l'aire de manœuvre, permettant aux candidats de se familiariser avec l'infrastructure, l'environnement, la radiotéléphonie, la phraséologie et les conditions réelles d'exploitation de l'aérodrome.

Les agents qui ont suivi antérieurement une formation à la circulation sur l'aire de trafic sont dispensés de la formation générale pour la circulation sur l'aire de trafic et l'aire de manœuvre, objet de l'annexe I à la présente circulaire.

Les agents de l'État amenés à intervenir sur plusieurs aérodromes doivent suivre au minimum la formation générale pour la circulation sur l'aire de trafic et sur l'aire de manœuvre, appliquée à l'un des aérodromes sur lesquels ils interviennent.

II.2.2. *Délivrance de l'attestation de suivi de formation*

À l'issue de la formation définie au II.2.1, s'il estime que l'agent concerné a suivi de manière complète et satisfaisante la formation appropriée pour conduire sur l'aire de manœuvre, l'exploitant ou le prestataire ou l'employeur tiers, ou l'organisme auquel est sous-traitée la formation, délivre à cet agent une « attestation de suivi de formation à la circulation sur l'aire de manœuvre ».

Le conducteur d'un véhicule ou d'un engin, dans l'exercice de son activité, doit pouvoir justifier du suivi de formation à tout représentant de l'autorité et à tout moment.

II.2.3. *Information des agents sur l'évolution des conditions de circulation*

Lors d'évènements nouveaux ou de changements prévus sur l'aérodrome entraînant ou susceptibles d'entraîner des modifications significatives d'infrastructures ou de procédures d'exploitation, l'exploitant d'aérodrome ou le prestataire de services de navigation aérienne ou les employeurs concernés diffusent les éléments d'information correspondants à leurs agents respectifs ainsi qu'aux tiers concernés, lesquels assurent la transmission de l'information à leurs propres agents.

Des actions de sensibilisation sont également menées par l'exploitant d'aérodrome ou le prestataire de services de navigation aérienne ou les employeurs concernés auprès de leurs agents, s'il s'avère que des zones de l'aérodrome ou des configurations d'infrastructure sont considérées comme potentiellement dangereuses.

II.3. **Formation à la circulation de véhicules ou engins sur les autres zones côté piste de l'aérodrome**

Sur les aérodromes qui disposent de secteurs fonctionnels, le processus de formation des conducteurs de véhicules et celui de délivrance des attestations de suivi de formation à la circulation dans ces secteurs sont identiques à ceux décrits pour la circulation sur l'aire de trafic. Ils sont adaptés selon les configurations propres à chaque aérodrome.

© FNAM

La formation est restreinte à la gestion de la circulation aux interfaces entre l'aire de mouvement et les secteurs fonctionnels. L'attestation de suivi de formation à la circulation sur l'aire de manœuvre précise les secteurs dans lesquels le conducteur peut circuler pour l'exercice de ses fonctions.

Sur les aérodromes qui disposent d'une zone privative hors emprise, mais reliée à l'aire de mouvement par un accès direct, la formation des agents est assurée sous la responsabilité de l'exploitant de la zone. Les modalités d'accès à ces zones font l'objet d'un protocole formalisé entre l'exploitant de la zone et l'exploitant d'aérodrome.

III. – Modalités de formation à la circulation de véhicules ou engins sur les aérodromes ne disposant pas d'un organisme assurant des prestations de services de navigation aérienne

Les modalités de formation à la circulation en zone côté piste sur un aérodrome ne disposant pas d'un organisme assurant des prestations de services de navigation aérienne sont, le cas échéant, définies par l'arrêté préfectoral pris en application de l'article R. 213-3 du code de l'aviation civile. Des dispositions particulières peuvent également figurer dans les consignes d'exploitation définies par l'exploitant d'aérodrome.

Lorsque l'arrêté préfectoral ne prévoit aucune disposition particulière en la matière, l'exploitant d'aérodrome, ou l'aéro-club, ou tout autre organisme situé sur l'aérodrome ou ayant reçu l'accord de l'exploitant d'aérodrome peut, s'il le juge utile, assurer une formation ou une sensibilisation des personnes susceptibles de se déplacer en zone côté piste pour l'exercice de leur activité.

IV. – Mise en œuvre de la présente circulaire

Les difficultés particulières de mise en œuvre de la présente circulaire pourront être transmises à la direction générale de l'aviation civile, direction de la sécurité de l'aviation civile, direction aéroports et navigation aérienne sous le timbre DSAC/ANA/AER.

La présente circulaire est publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, ainsi que sur le site Internet relevant du Premier ministre.

Fait à Paris, le 5 août 2010.

Pour le ministre d'État et par délégation :

Pour le secrétaire général et par délégation :
La directrice adjointe au secrétaire général,
P. Buch

La directrice de la sécurité de l'aviation civile,
F. Rousse

© FNAM

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER

ANNEXE I

THÈMES À ABORDER LORS DE LA FORMATION DES AGENTS AMENÉS À CONDUIRE DES VÉHICULES OU DES ENGINS SUR L'AIRE DE TRAFIC ET L'AIRE DE MANŒUVRE D'UN AÉRODROME

Règles de base de la sécurité (dont précautions particulières, port de casque anti-bruit, de vêtements visibles, présentation des principaux risques) et de la circulation sur l'aérodrome.

Terminologie du domaine aéroportuaire. Définition des zones de l'aérodrome. Composition et limites de chaque zone. Connaissance des aires ou des zones concernées.

Définition des cheminements de véhicules, routes de service, périmètres de sécurité avions.

Documents nécessaires pour circuler sur l'aire de trafic. Autorisations d'accès temporaire.

Organismes de contrôle et de surveillance de la circulation en zone côté piste.

Sanctions encourues suite à une infraction au code la route et à l'arrêté préfectoral de l'aérodrome.

Principaux types de véhicules autorisés à circuler sur l'aire de trafic et leurs fonctions.

Marquages au sol et signalisations sur les aires de trafic. Matérialisation des limites entre aires.

Règles de circulation des véhicules sur les aires : vitesse, éclairage des véhicules, priorités, conditions de mauvaise visibilité et règles pour les piétons sur les aires.

Mesures de sécurité à respecter sur l'aire de trafic : identification des risques induits (souffle, aspiration, ingestion d'objets, rotation d'hélices...) par l'avion, des zones dangereuses autour de l'avion, des risques encourus (choc) par l'avion, des risques liés aux activités d'assistance en escale (déversement de carburants, huile ou autre matière dangereuse, présence d'objets à côté des avions). Précautions contre risques d'incendie et contre risques de collision entre véhicules/engins et avions. Vigilance à proximité d'une zone de travaux.

Attitudes lors de sorties impromptues de l'aire de trafic.

Situations dégradées ou d'urgence : accident (véhicule/engin ou avion), incident avion, collision entre véhicule ou engin et avion, panne de véhicule ou engin, incendie, fuite de carburant.

Signalement de tout obstacle, FOD (Foreign Object Debris), pouvant présenter un danger pour la circulation des avions et de toute anomalie sur les véhicules en circulation (feux, défaillance mécanique, petit entretien à réaliser).

Obligations en matière de reports d'évènements, leur utilité, les modalités de notification. Information sur le principe de protection du notifiant.

© FNAM

RAPPORTS

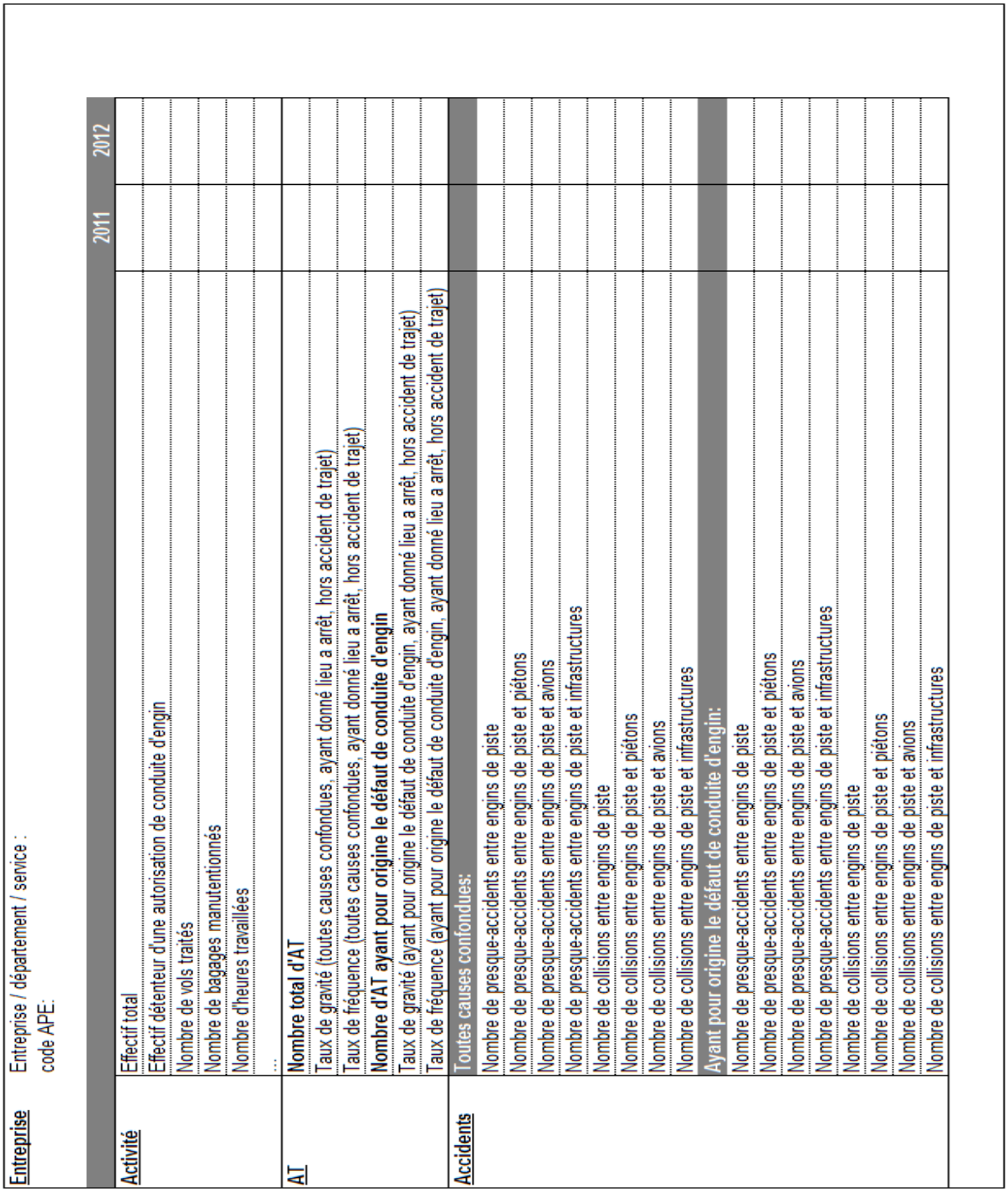
- Rapports d'activité CSCE *(A VENIR)*
- Rapports de suivi AT/CM *(A VENIR)*

© FNAM

© FNAM

Rapport de suivi AT/CM

- Grille de collecte des données



Entreprise	Entreprise / département / service : code APE:		
		2011	2012
Activité	Effectif total		
	Effectif détenteur d'une autorisation de conduite d'engin		
	Nombre de vols traités		
	Nombre de bagages manutentionnés		
	Nombre d'heures travaillées		
	...		
AT	**Nombre total d'AT**		
	Taux de gravité (toutes causes confondues, ayant donné lieu a arrêt, hors accident de trajet)		
	Taux de fréquence (toutes causes confondues, ayant donné lieu a arrêt, hors accident de trajet)		
	Nombre d'AT ayant pour origine le défaut de conduite d'engin		
	Taux de gravité (ayant pour origine le défaut de conduite d'engin, ayant donné lieu a arrêt, hors accident de trajet)		
	Taux de fréquence (ayant pour origine le défaut de conduite d'engin, ayant donné lieu a arrêt, hors accident de trajet)		
Accidents	Toutes causes confondues:		
	Nombre de presque-accidents entre engins de piste		
	Nombre de presque-accidents entre engins de piste et piétons		
	Nombre de presque-accidents entre engins de piste et avions		
	Nombre de presque-accidents entre engins de piste et infrastructures		
	Nombre de collisions entre engins de piste		
	Nombre de collisions entre engins de piste et piétons		
	Nombre de collisions entre engins de piste et avions		
	Nombre de collisions entre engins de piste et infrastructures		
	Ayant pour origine le défaut de conduite d'engin:		
	Nombre de presque-accidents entre engins de piste		
	Nombre de presque-accidents entre engins de piste et piétons		
	Nombre de presque-accidents entre engins de piste et avions		
	Nombre de presque-accidents entre engins de piste et infrastructures		
	Nombre de collisions entre engins de piste		
	Nombre de collisions entre engins de piste et piétons		
	Nombre de collisions entre engins de piste et avions		
	Nombre de collisions entre engins de piste et infrastructures		

© FNAM

Toute utilisation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de la FNAM (ou du Comité CSCE) est illicite. Toute utilisation ou reproduction par quelque procédé que ce soit constituerait une contrefaçon sanctionnée par les dispositions des articles L.335-1 et suivants du Code de la Propriété Intellectuelle et, de manière générale, une atteinte aux droits de la FNAM.

FNAM 28, rue de Châteaudun F75009 PARIS | T: +33.1.45.26.23.24 | F: +33.1.45.26.23.95 | info@fnam.fr

© FNAM 2008-2013